



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 168]

No. 168]

नई दिल्ली, सोमवार, जुलाई 30, 2012/श्रावण 8, 1934

NEW DELHI, MONDAY, JULY 30, 2012/SHRAVANA 8, 1934

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 23 जुलाई, 2012

सं. टीएएमपी/57/2011-के.ओ.पी.टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 एवं 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशा निर्देशों का अनुसरण करते हुए, जिन्हें इस प्राधिकरण की अधिसूचना संख्या टीएएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 के अंतर्गत अधिसूचित किया गया था. डिजाइन, निर्माण, वित्त, संचालन एवं अंतरण (डीबीएफओटी) के आधार पर सभी अपेक्षित बैंक-अप सुविधाओं के साथ शालुकखाली में हल्दिया बंदरगाह II (उत्तर) एवं हल्दिया बंदरगाह-II (दक्षिण) में अपनी परियोजना के संबंध में अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निस्तारण करता है, जैसा कि इसके साथ संलग्न आदेश में दिया गया है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण केस सं. टीएएमपी/57/2011-केओपीटी

कोलकत्ता पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(जून, 2012 के 18वें दिन पास किया गया)

यह मामला, डिजाइन, निर्माण, वित्त, संचालन एवं अंतरण (डीबीएफओटी) के आधार पर सभी अपेक्षित बैंक-अप सुविधाओं के साथ शालुखाली में हल्दिया बंदरगाह- II (उत्तर) एवं हल्दिया बंदरगाह- II (दक्षिण) में अपनी परियोजना के संबंध में अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए कोलकत्ता पत्तन न्यास से दिनांक 27 अक्टूबर, 2011 को प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 केओपीटी ने दिनांक 27 अक्टूबर, 2011 के अपने प्रस्ताव द्वारा जो मुख्य मुद्दे रखे हैं, उनका सारांश नीचे दिया गया है:

- (i) हल्दिया बंदरगाह भवन समूह (एचडीसी) ऐसे अनुकूल स्थान पर स्थित है, जहाँ स्टील संयंत्र, कोयला एवं अयस्क खानें, विद्युत संयंत्र तथा अन्य उद्योग विद्यमान हैं। एचडीसी, झारखण्ड एवं उड़ीसा राज्यों की लौह अयस्क खानों के पास अनुकूल स्थान पर स्थित है। एचडीसी, राष्ट्रीय राजमार्ग एवं ट्रंक रेलवे से, जिन्हें अपग्रेड किया जा रहा है, भी सुचारु ढंग से जुड़ा हुआ है।
- (ii) एचडीसी यद्यपि कोकिंग कोयले, गैर-कोकिंग कोयले, चूना पत्थर, कोक, कच्ची चीनी के आयात के लिए, लौह अयस्क के निर्यात, तापीय कोयले के तटीय यानांतरण के लिए सबसे पसंदीदा पत्तन है, तथापि, निर्यातक/आयातक/ ड्राफ्ट की सीमाओं के कारण एचडीसी में अपेक्षित मात्रा में माल लाने में समर्थ नहीं होते हैं। निर्यातक/आयातक, तदनुसार, इन जिन्सों की पर्याप्त मात्रा (लगभग 60%) को अन्यथा कम कर देते हैं, जो कि एचडीसी के लिए तर्कसंगत है कि एचडीसी के निकटवर्ती पत्तनों में लाया जाए। ऐसा करने से व्यापार को लॉजिस्टिक संबंधी असुविधाएँ होती हैं तथा परिवहन संबंधी लागत अपेक्षाकृत अधिक पड़ती है।
- (iii) ड्राफ्ट की सीमा की समस्या से निपटने के लिए तथा पत्तन के दूरदराज वाले क्षेत्र में उद्योगों की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए वैकल्पिक स्थान पर एचडीसी के विस्तार की आवश्यकता महसूस की गई है। तदनुसार, एचडीसी ने गहरे ड्राफ्ट वाले स्थान की पहचान की है, जहाँ हुगली नदी के पश्चिमी किनारे पर पूर्व मेदिनीपुर जिले के मौजा शालुखाली में जहाजों का संचालन 9 मीटर के ड्राफ्ट पर पूरे वर्ष किया जा सकता है। यह स्थान वर्तमान बंदरगाह भवन समूह के उत्तर-पूर्व से लगभग 15 कि०मी० दूर है। पहचाने गए इस स्थल को हल्दिया बंदरगाह- II से अभिहित किया गया है तथा यह स्थान हल्दिया में औद्योगिक केन्द्रस्थल के नजदीक है, जिसमें सीईएससी का प्रस्तावित बहुत बड़ा विद्युत संयंत्र (हल्दिया एनर्जी लिमिटेड) शामिल है।

- (iv) हल्दिया बंदरगाह भवन समूह के लिए यातायात संबंधी अध्ययनों के आधार पर तथा भावी प्रयोक्ताओं से पत्तन संबंधी अतिरिक्त सुविधाओं के लिए एचडीसी को प्राप्त अनुरोधों के आधार पर यह अनुमान लगाया जाता है कि केवल शुष्क थोक यातायात 2011-12 में 23.70 मिलियन टन से बढ़कर 2019-20 में लगभग 39.50 मिलियन टन होने की संभावना है। कोयले (तापीय एवं कोकिंग कोयला) के आयात में वृद्धि होने से संभावित यातायात के बढ़ने को सुचारु ढंग से संचालित करने के लिए, एचडीसी, पीपीपी के माध्यम से प्रस्तावित स्थान पर शुष्क थोक टर्मिनलों का विकास करने का इरादा रखता है। यह अनुमान लगाया गया है कि 2014-15 की समाप्ति तक प्रक्षेपित क्षमता को पूरा करने के लिए चार बर्थों की जरूरत पड़ेगी। यह निर्णय किया गया है कि दो बीओटी आपरेटरों की सहायता से दो बहुप्रयोजनीय बर्थों तथा दो यांत्रिक बर्थों का निर्माण किया जाएगा, जिसमें प्रत्येक के लिए दो बर्थ होंगी (एक यांत्रिक तथा दूसरी बहुप्रयोजनीय), जो तीस वर्ष की रियायती अवधि के लिए "डीबीएफओटी" के आधार पर कार्य करेंगी।

- (v) विकसित की जाने वाली सुविधा की भौतिक विशेषताएँ निम्नलिखित हैं:-

क्रम सं०	मद	विवरण एवं आयाम
1.	प्रस्तावित का आयाम 1. बहुप्रयोजनीय बर्थ-1 2. यांत्रिक बर्थ-2 3. यांत्रिक बर्थ-3 4. बहुप्रयोजनीय बर्थ-4	275 मी × 40 मी 275 मी × 23 मी 275 मी × 23 मी 275 मी × 40 मी
2.	एप्रोच 1. बहुप्रयोजनीय बर्थ-1 2. यांत्रिक बर्थ-2 3. यांत्रिक बर्थ-3 4. बहुप्रयोजनीय बर्थ-4	2 एप्रोच फ्रेम-10 मी चौड़ा×990 मी. बर्थ के दोनों सिरे पर 1 एप्रोच फ्रेम-10 मी0 चौड़ा× 1175 मी0 1 एप्रोच फ्रेम-10 मी चौड़ा× 1275 मी0 2 एप्रोच फ्रेम-10 मी0 चौड़ा× 1590 मी0 बर्थ के दोनों सिरे पर
3.	संचालित किए जाने वाले जलयानों की किस्म - बहुप्रयोजनीय बर्थ यांत्रिक बर्थ	पैनामैक्स किस्म का थोक कैरियर डीडब्लूटी 75000, औसत जीआरटी 41250
4.	कार्गो संचालन क्षमता 1. बहुप्रयोजनीय बर्थ-1 2. यांत्रिक बर्थ-2 3. यांत्रिक बर्थ-3 4. बहुप्रयोजनीय बर्थ-4	4.10 एमटीपीए 4.79 एमटीपीए 4.79 एमटीपीए 4.10 एमटीपीए
5.	यार्ड क्षेत्र 1. बहुप्रयोजनीय बर्थ-1	81000 वर्ग मी*

	2. यांत्रिक बर्थ-2 3. यांत्रिक बर्थ-3 4. बहुप्रयोजनीय बर्थ-4	54000 वर्ग मी* 54000 वर्ग मी* 81000 वर्ग मी* (*उपकरण के पार्किंग क्षेत्र सहित)
6.	मुहैया कराने की योजना (क) बहुप्रयोजनीय बर्थ-1 बहुप्रयोजनीय बर्थ-4	बहुप्रयोजनीय बर्थ की परिकल्पना शुष्क थोक कार्गो के लदान एवं उतराई दोनों के लिए की गई है। इस बर्थ की मुहैया कराने की योजना में दो चलती-फिरती बंदरगाह क्रेंने होंगी, जिनमें से प्रत्येक की क्षमता 40 टन होगी, 9 फ्रंट एंड लोडर एवं 20 डंपर ट्रक (टिपर ट्रक) होंगे, जो जेटी पर कार्गो के लदान, उतराई का कार्य करेंगे। यार्ड में कार्गो के संचालन के लिए, मुहैया कराने की योजना में फ्रंट एंड लोडर्स, डंपर ट्रक इत्यादि प्रस्तावित हैं। वैगनों में लदान के लिए 3000 टीपीएच के बकेट व्हील रिक्लेमर, 3000 टीपीएच के वैगन लोडर से जुड़ी बूम चौड़ाई 25 मी० तथा बूम लंबाई 10 मी० परिकल्पित की गई है। कार्गो के वजन-तौलन के लिए एक चलित रेलवे भार-तौलन एवं एक सड़क वजन-कांटा परिकल्पित किया गया है।
	(ख) यांत्रिक बर्थ-2 यांत्रिक बर्थ-3	900 टीपीएच क्षमता के दो ग्रैब अनलोडर, जिनमें प्रत्येक बर्थ के लिए इन-बिल्ट डिसचार्ज शूट्स हैं। कनवेयर प्रणाली में बर्थ कनवेयर, यातायात कनवेयर (क्रॉस एवं समानांतर दोनों) एवं स्टैकिंग कनवेयर बेल्ट, जिसकी चौड़ाई 1400 मि०मी० है एवं बेल्ट की गति 2.6 मी/प्रति सैकेण्ड है तथा स्टैकयार्ड में एक स्टैकर है, जिसकी क्षमता 1800 टीपीएच है (बूम चौड़ाई 23 मी० है)। 3000 टीपीएच का एक बकेट व्हील रिक्लेमर, 3000 टीपीएच के वैगन लोडर से जुड़ी हुई बूम चौड़ाई 25 मी० एवं बूम लंबाई 10 मी०, वैगनों के लदान के लिए परिकल्पित किया गया है। कार्गो के वजन के लिए एक चलित रेलवे भार-तौलन एवं सड़क पर तौल-मशीन परिकल्पित की गई है।
7.	संचालित किया जाने वाला संभावित कार्गो	बहुप्रयोजनीय बर्थ में कोयला (कोकिंग एवं गैर-कोकिंग) एवं लौह-अयस्क। यांत्रिक बर्थ में केवल कोयला (कोकिंग एवं गैर-कोकिंग)

- (vi) (क) बहुप्रयोजनीय बर्थ में कोयले एवं लौह अयस्क कार्गो के लदान एवं उतराई दोनों के लिए तथा यांत्रिक बर्थ में केवल कोयले की उतराई के लिए यह परियोजना है। अतः इसकी मुहैया कराने वाली योजना उन उपकरणों पर आधारित है, जो सूखे थोक कार्गो के लदान एवं उतराई के लिए न केवल बर्थ के लिए बल्कि यार्ड के लिए भी सर्वथा उपयुक्त है।

(ख) ड्राफ्ट की सीमाओं एवं नौचालन संबंधी अन्य बाधाओं के कारण प्रत्येक मालवाहक जहाज के यांत्रिक बर्थ के टर्मिनल पर कम से कम 54 घंटे के लिए तथा बहुप्रयोजनीय बर्थ पर 63 घंटे के लिए ठहरने की संभावना रहती है। अतः बर्थ को सुसज्जित करने की योजना इस प्रकार से बनाई गई है कि सभी जलयान न्यूनतम समय में आ जाएँ, जिसमें सर्वेक्षण, विभिन्न निपटान प्रक्रियाओं आदि के लिए अपेक्षित समय शामिल हो।

(vii) इस बात पर बल दिया जाता है कि बहु प्रयोजनीय बर्थ, कोयले की उतराई के लिए तथा लौह अयस्क की लदाई के लिए और यांत्रिक बर्थ, केवल कोयले की उतराई के लिए प्रयोग में लाई जाएगी। इस परियोजना में इन शुष्क थोक कार्गो के संचालन के लिए इस प्रकार से विचार की गई मुहैया योजना उससे भिन्न है, जिसके लिए बहु प्रयोजनीय एवं यांत्रिक टर्मिनलों के लिए अप्रकट प्रशुल्क दिशा निर्देशों में व्यवस्था की गई है। बहुप्रयोजनीय परियोजना, जेटी में कार्गो की लदाई एवं उतराई के लिए चलती फिरती बंदरगाह क्रेनों, पे-लोडरों, डंपरों (ट्रिपर ट्रक), रिक्लेमर, कनवेयर एवं डोजर के प्रयोग को प्रस्तावित करती है। यांत्रिक परियोजना के लिए मुहैया योजना, ग्रेब अनलोडर, स्टैकर, रिक्लेमर, कैमन लोडर, कनवेयर, डोजर एवं विद्युत उपकरणों आदि के प्रयोग को प्रस्तावित करती है।

(viii) अधिकतम घाट क्षमता:

(क) इस स्थिति को देखते हुए कि एक बहु प्रयोजनीय बर्थ एक वर्ष में 98 जहाजों को 70 प्रतिशत के उपभोग पर संचालित कर सकती है तथा प्रत्येक जहाज के औसत पार्सल आकार 42000 टन को ध्यान में रखते हुए, के.ओ.पी.टी. ने बहु प्रयोजनीय बर्थों की घाट क्षमता 4.1 एम.टी.पी.ए. प्रति बर्थ (98 जहाज×42000 टन) का परिकलन किया है। अतः दो बहु-प्रयोजनीय बर्थों के लिये घाट क्षमता 8.2 एम.टी.पी.ए. बैठती है।

(ख) इस स्थिति को देखते हुए कि एक यांत्रिक बर्थ, एक वर्ष में 114 जहाजों को 70% के उपभोग पर संचालित कर सकती है तथा प्रत्येक जहाज के औसत पार्सल आकार 42000 टन को ध्यान में रखते हुए, के.ओ.पी.टी. ने बहु-प्रयोजनीय बर्थों की घाट क्षमता 4.79 एमटीपीए प्रति बर्थ (114 जहाज×42000 टन) का परिकलन किया है। अतः दो बहु-प्रयोजनीय बर्थों के लिए घाट क्षमता 9.58 एमटीपीए बैठती है।

बहु-प्रयोजनीय बर्थों में यह प्रक्षेपित किया जाता है कि लौह अयस्क क्षमता का 30% होगा तथा बकाया 70% कोयला एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो होगा। यांत्रिक बर्थ में केवल कोयले का संचालन होगा।

(ix) अधिकतम यार्ड क्षमता:

(क) लौह अयस्क कार्गो के लिए 18000 वर्ग मी. नियत किए गए क्षेत्र, स्टैकिंग फैक्टर के लिए 15 टन प्रति वर्ग मी. एवं प्लॉट का टर्न ओवर अनुपात 12 को ध्यान में रखते हुए, बहु-प्रयोजनीय बर्थ में संचालित किए जाने वाले लौह अयस्क के सम्बन्ध में के.ओ.पी.टी. ने लौह अयस्क के लिए अधिकतम

यार्ड क्षमता 70% के उपभोग पर 2.27 एमटीपीए निर्धारित की है। इसी प्रकार से कोयले के लिए 55700 वर्ग मी. नियत किए गए क्षेत्र, स्टैकिंग फैक्टर के लिए 2.4 टन प्रति वर्ग मी. एवं प्लाट का टर्न-ओवर अनुपात 36 को ध्यान में रखते हुए, बहु-प्रयोजनीय बर्थों में संचालित किए जाने वाले कोयले के संबंध में केओपीटी ने कोयले के लिए अधिकतम यार्ड क्षमता 70% के उपभोग पर 3.37 एमटीपीए निर्धारित की है। इस प्रकार से एक बर्थ की यार्ड क्षमता 5.64 एमटीपीए (2.27+3.37) आती है। अतः दो बहु-प्रयोजनीय बर्थों के लिए यार्ड क्षमता 11.28 एमटीपीए आती है।

(ख) इसी प्रकार से, कोयले की स्टैकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र 36000 वर्ग मी०, स्टैकिंग फैक्टर 5.25 टन प्रति वर्ग मी० एवं प्लाट का टर्न-ओवर अनुपात 38 को ध्यान में रखते हुए, यांत्रिक बर्थों में संचालित किए जाने वाले कोयले के संबंध में केओपीटी ने कोयले के लिए अधिकतम यार्ड क्षमता 70% उपभोग पर 5.03 एमटीपीए निर्धारित की है। अतः दो यांत्रिक बर्थों के लिए यार्ड क्षमता 10.06 एमटीपीए बैठती है।

(x) पूंजीगत आकलन:

(क) बहु-प्रयोजनीय बर्थ:

दो बहु-प्रयोजनीय बर्थों की कार्गो की रूपरेखा एकसमान है। अतः पूंजीगत लागत के औसत की गणना प्रशुल्क के परिकल्पन के लिए की जाती है:

(करोड़ रूपयों में)

क्रम सं०	विवरण	बहु-प्रयोजनीय-1	बहु-प्रयोजनीय-4	औसत
1.	सिविल कार्य	132.05	187.32	159.69
2.	यांत्रिक कार्य	93.32	93.32	93.32
3.	कार्गो संचालन क्रियाओं के लिए योग	225.38	280.64	253.01
4.	बर्थ सुविधा	97.22	97.22	97.22
5.	कुल परियोजनात्मक लागत	322.60	377.86	350.23

(ख) यंत्रीकृत बर्थ:

दो यांत्रिक बर्थों की कार्गो की रूपरेखा एकसमान है, अतः पूंजीगत लागत के औसत की गणना प्रशुल्क के परिकल्पन के लिए की जाती है:

(करोड़ रूपयों में)

क्रम सं०	विवरण	यंत्रीकृत-2	यंत्रीकृत-3	औसत
1.	सिविल कार्य	104.99	107.89	106.45
2.	यांत्रिक कार्य	242.78	243.94	243.36
3.	कार्गो संचालन क्रियाओं के लिए योग	347.78	351.82	349.81
4.	बर्थ सुविधा	57.17	57.17	57.17
5.	कुल परियोजनात्मक लागत	404.95	408.99	406.98

(xi) परिचालन लागत:

(क) बहु-प्रयोजनीय बर्थ:

कार्गो संचालन क्रियाओं के लिए 52.92 करोड़ ₹0 तथा बर्थिंग क्रिया के लिए 5.19 करोड़ रूपए हैं।

(ख) यंत्रीकृत बर्थ:

कार्गो संचालन क्रियाओं के लिए 73.16 करोड़ ₹0 तथा बर्थिंग क्रिया के लिए 3.05 करोड़ ₹0 हैं।

(xii) कार्गो संचालन क्रिया से राजस्व की आवश्यकता का अनुमान:

(करोड़ रूपयों में)

विवरण	बहु-प्रयोजनीय	यंत्रीकृत
परिचालन लागत	52.92	73.16
16% की दर पर नियोजित पूंजी पर रिटर्न	40.48	55.97
राजस्व की आवश्यकता	93.40	129.13

(xiii) बर्थिंग क्रिया से राजस्व की आवश्यकता का अनुमान:

(करोड़ रूपयों में)

विवरण	बहु-प्रयोजनीय	यंत्रीकृत
परिचालन लागत	5.19	3.05
16% की दर पर नियोजित पूंजी पर रिटर्न	15.56	9.15
राजस्व की आवश्यकता	20.75	12.20

(xiv) कार्गो संचालन क्रियाओं के लिए राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन:

प्रशुल्क समूह	बहु-प्रयोजनीय		यंत्रीकृत	
	कुल राजस्व की आवश्यकता का %	राशि (करोड़ ₹. में)	कुल राजस्व की आवश्यकता का %	राशि (करोड़ ₹. में)
कार्गो संचालन प्रभार	90%	84.00	98%	126.55
भंडारण प्रभार	5%	4.67	1%	1.59
विविध प्रभार	5%	4.67	1%	1.29
योग	100%	93.40	100%	129.13

2.2 केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में यंत्रीकृत बर्थ एवं बहु-प्रयोजनीय बर्थ के लिए लागू मसौदा दरों के मान अलग-अलग रूप में प्रस्तुत किए हैं।

2.3 केओपीटी ने सिविल लागत एवं विभिन्न प्रकार के उपकरणों के लिए लागत के समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत किए हैं।

3. केओपीटी का प्रस्ताव नीचे दिया गया है:

क. बहु-प्रयोजनीय बर्थ

(i) बर्थ भाड़ा प्रभार:

क्रम सं०	जलयान	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा	
		विदेशी	तटीय
1.	सभी जलयान	1.07	0.67

(ii) कार्गो संचालन प्रभार:

जिन्स	यूनिट	दर रुपयों में	
		विदेशी	तटीय
लौह अयस्क	प्रति मीट्रिक टन	227.81	लागू नहीं
अन्य कोयला	प्रति मीट्रिक टन	213.58	128.15

(iii) भंडारण प्रभार:

जिन्स	निशुल्क अवधि के बाद बकाया शेष कार्गो के लिए पहले 5 दिनों के लिए दर	बकाया कार्गो के लिए 6ठे दिन से 10वें दिन तक के लिए दर	बकाया कार्गो के लिए 11वें दिन एवं उसके बाद के लिए दर
लौह अयस्क एवं कोयला	10.00 ₹0	15.00 ₹0	20.00 ₹0

(iv) विविध प्रभार:

विवरण	दर प्रति टन (रुपए)
आड़ू लगाने, वैगनों एवं ट्रकों के तौल, कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्दगी के लिए प्रभार इत्यादि	11.39 ₹0

(ख) यंत्रीकृत बर्थ

(i) बर्थ भाड़ा प्रभार:

क्रम सं०	जलयान	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा	
		विदेशी	तटीय
1.	सभी जलयान	0.64	0.37

(ii) कार्गो संचालन प्रभार:

जिन्स	यूनिट	दर रुपयों में	
		विदेशी	तटीय
तापीय कोयला	प्रति मीट्रिक टन	275.21	लागू नहीं
अन्य कोयला	प्रति मीट्रिक टन	275.21	165.12*

(iii) भंडारण प्रभार:

जिन्स	निशुल्क अवधि के बाद बकाया शेष कार्गो के लिए पहले 5 दिनों के लिए दर	बकाया कार्गो के लिए 6ठे दिन से 10वें दिन तक के लिए दर	बकाया कार्गो के लिए 11वें दिन एवं उसके बाद के लिए दर
कोयला	5.00 रु०	8.00 रु०	10.00 रु०

(iv) विविध प्रभार:

विवरण	दर प्रति टन (रुपए में)
झाड़ू लगाने, वैगनों एवं ट्रकों के तौल, कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्दगी इत्यादि के लिए प्रभार	2.70 रु०

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी का प्रस्ताव एवं केओपीटी द्वारा प्रस्तुत व्यवहार्यता रिपोर्ट, प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों, निकायों/प्रमुख कोयला आयातकों/लौह-अयस्क निर्यातकों तथा भावी बोली लगाने वालों को (केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत) उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त करने के लिए भेजी गई थी। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों, निकायों/प्रमुख कोयला आयातकों/लौह अयस्क निर्यातकों तथा भावी बोली लगाने वालों से प्राप्त टिप्पणियाँ केओपीटी को भेजी गई हैं। केओपीटी ने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों निकायों/ प्रमुख कोयला आयातकों/लौह अयस्क निर्यातकों तथा भावी बोली लगाने वालों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं।
5. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर केओपीटी से हमारे दिनांक 12 जनवरी, 2012 के पत्र के अंतर्गत कुछ मुद्दों पर सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने संयुक्त सुनवाई के बाद अपने दिनांक 10 मई, 2012 के पत्र के तहत उठाए गए मुद्दों पर अपना जवाब प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दों का सारांश तथा केओपीटी का जवाब इस आदेश के अगले भाग में दिया गया है।
- 6.1 संदर्भाधीन मामले पर संयुक्त सुनवाई केओपीटी के परिसर में 25 जनवरी, 2012 को हुई थी। केओपीटी ने पॉवर प्वाइंट पर प्रस्तुतीकरण किया था, जिसमें अपने प्रस्ताव के प्रमुख पहलुओं की व्याख्या की थी। संयुक्त सुनवाई के समय संबंधित प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन निकाय/प्रमुख कोयला आयातक/लौह अयस्क निर्यातक एवं भावी बोली लगाने वालों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए।
- 6.2 संयुक्त सुनवाई के समय जैसी कि सहमति बनी थी, केओपीटी से हमारे दिनांक 27 जनवरी, 2012 के पत्र के तहत अपना अद्यतन प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। हमारे पास अद्यतन प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ-साथ केओपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह अद्यतन प्रस्ताव की प्रति सभी संबंधित भावी बोली लगाने वालों को एवं प्रयोक्ताओं को भेजे तथा उन्हें सलाह दी जाए कि अपनी टिप्पणियाँ यदि कोई हों तो एक सप्ताह के भीतर प्रस्तुत करें।

- 6.3 अनेक अनुस्मारकों के बाद केओपीटी ने अपने दिनांक 10 मई, 2012 के बंद पत्र द्वारा बहु-प्रयोजनीय बर्थ एवं यंत्रीकृत बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अद्यतन प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। केओपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ अद्यतन व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रस्तुत की है।
- 6.4 मई, 2012 के अद्यतन प्रस्ताव में पाए गए परिवर्तनों की जब अक्टूबर, 2011 के प्रस्ताव से तुलना की गई तो जो परिवर्तन पाया गया, वह सार रूप में नीचे दिया गया है:

(i) विकसित की जाने वाली सुविधा की भौतिक विशिष्टताएँ:

क्रम सं०	मद	अक्टूबर, 2011 का मूल प्रस्ताव	मई, 2012 का अद्यतन प्रस्ताव
1.	संचालित किए जाने वाले जलयानों की किस्म- बहु-प्रयोजनीय बर्थ यंत्रीकृत बर्थ	पेनामैक्स किस्म के थोक कैरियर डीडब्ल्यूटी 75000, औसत जीआरटी 41250	पेनामैक्स किस्म का थोक कैरियर 42000 टन का एवं हैंडिमैक्स किस्म का थोक कैरियर 30000 टन का। जलयान का औसत पार्सल आकार 38400 टन के रूप में माना गया।
2.	जलयान का टर्न-एराउंड समय	यंत्रीकृत बर्थ में 54 घंटे; बहु-प्रयोजनीय बर्थ में 63 घंटे	यंत्रीकृत बर्थ में 48 घंटे बहु-प्रयोजनीय बर्थ में 57 घंटे।
3.	कार्गो संचालन क्षमता 1. बहु-प्रयोजनीय बर्थ-1 2. यंत्रीकृत बर्थ-2 3. यंत्रीकृत बर्थ-3 4. बहु-प्रयोजनीय बर्थ-4	 4.10 एमटीपीए 4.79 एमटीपीए 4.79 एमटीपीए 4.10 एमटीपीए	जलयान के टर्न एराउंड समय में परिवर्तन होने के कारण बहुप्रयोजनीय बर्थों एवं यांत्रिक बर्थों की क्षमता बढ़ गई है। 4.35 एमटीपीए 5.25 एमटीपीए 5.25 एमटीपीए 4.35 एमटीपीए
4.	यार्ड क्षेत्र 1. बहु-प्रयोजनीय बर्थ-1 2. यंत्रीकृत बर्थ-2 3. यंत्रीकृत बर्थ-3 4. बहु-प्रयोजनीय बर्थ-4	81000 वर्ग मी०* 54000 वर्ग मी०* 54000 वर्ग मी०* 81000 वर्ग मी०* *उपकरण के लिए पार्किंग क्षेत्र सहित	79600 वर्ग मी०* 50000 वर्ग मी०* 50000 वर्ग मी०* 79600 वर्ग मी०* *उपकरण के लिए पार्किंग क्षेत्र सहित

(ii) अधिकतम घाट क्षमता:

	अक्टूबर, 2011 का मूल प्रस्ताव	मई, 2012 का अद्यतन प्रस्ताव
बहु-प्रयोजनीय बर्थ	8.2 एमटीपीए (प्रति बर्थ 4.1 एमटीपीए की दर पर) (98 जलयान × 42000 टन, प्रत्येक जलयान का पार्सल आकार)	8.7 एमटीपीए (प्रति बर्थ 4.35 एमटीपीए की दर पर) (17025 टन प्रति दिन × 365 दिन × 70%)
यंत्रीकृत बर्थ	9.58 एमटीपीए (प्रति बर्थ 4.79 एमटीपीए की दर पर) 114 जलयान × 42000 टन, प्रत्येक जलयान का पार्सल आकार)	10.58 एमटीपीए (प्रति बर्थ 5.29 एमटीपीए की दर पर) (20700 टन प्रति दिन × 365 दिन × 70%)

(iii) अधिकतम यार्ड क्षमता:

बहु-प्रयोजनीय बर्थ	अक्टूबर, 2011 का मूल प्रस्ताव		मई, 2012 का अद्यतन प्रस्ताव	
	11.32 एमटीपीए (5.66 एमटीपीए प्रति गज की दर पर)		9.20 एमटीपीए (4.60 एमटीपीए प्रति गज की दर पर)	
	विवरण	लौह अयस्क (निर्यात)	विवरण	लौह अयस्क (निर्यात)
	कार्गो के लिए आर्बिटल क्षेत्र	20000 वर्ग मी0	कार्गो के लिए आर्बिटल क्षेत्र	12000 वर्ग मी0
	ड्रैल समय	30 दिन	ड्रैल समय	15 दिन
	प्लॉट टर्न-ओवर अनुपात	12	प्लॉट टर्न-ओवर अनुपात	24
	स्टैकिंग मात्रा	15 टन	स्टैकिंग मात्रा	3 टन
	यार्ड क्षमता	12×15×20000× 70%×91% = 2.30 एमटीपीए	यार्ड क्षमता	12×12×12000× 70% = 1.20 एमटीपीए
	कुल यार्ड क्षमता	5.56 एमटीपीए	कुल यार्ड क्षमता	4.60 एमटीपीए
यंत्रिकृत बर्थ	10.06 एमटीपीए (5.03 एमटीपीए प्रति गज की दर पर)		10.50 एमटीपीए (5.25 एमटीपीए प्रति गज की दर पर)	
	विवरण	कोयला	विवरण	कोयला
	उपलब्ध कुल क्षेत्र	54000 वर्ग मी0	स्टैकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र	50000 वर्ग मी0
	स्टैकिंग के लिए उपलब्ध वास्तविक क्षेत्र	36000 वर्ग मी0	ड्रैल समय	12 दिन
	ड्रैल समय	9.5 दिन	प्लॉट टर्न-ओवर अनुपात	30
	प्लॉट टर्न-ओवर अनुपात	38	स्टैकिंग मात्रा	5 टन
	यार्ड क्षमता	38 × 5.25 × 0.7 × 36000 = 5.03 एमटीपीए	यार्ड क्षमता	30 × 5 × 0.7 × 50000 = 5.25 एमटीपीए

(iv) पूंजीगत अनुमान:

(क) बहु-प्रयोजनीय बर्थ:

दो बहु-प्रयोजनीय बर्थों की कार्गो की खपरेखा एकसमान है, पूंजीगत लागत के औसत का परिकलन प्रशुल्क के परिगणन के लिए किया जाता है:

(करीब रूपों में)

क्रम सं०	विवरण	बहुप्रयोजन-1		बहुप्रयोजन-4		औसत	
		अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव
1.	सिविल कार्य	132.05	135.28	187.32	195.71	159.69	165.49
2.	यांत्रिक कार्य	93.32	109.78	93.32	111.58	93.32	110.68
3.	कार्गो संचालन क्रिया के लिए	225.38	245.06	280.64	307.29	253.01	276.17

	योग						
4.	वर्ध सुविधा	97.22	98.22	97.22	98.22	97.22	98.22
5.	कुल परियोजनागत लागत	322.60	343.28	377.86	409.51	350.23	374.39

(ख) यंत्रीकृत बर्ध:

वे यंत्रीकृत बर्धों की कार्गों की रूपरेखा एकसमान है, पूंजीगत लागत की औसत का परिकलन प्रशुल्क परिगणन के लिए किया जाता है:

(करोड़ रूपयों में)

क्रम सं०	विवरण	यंत्रीकृत-2		यंत्रीकृत-3		औसत	
		अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव	मूल प्रस्ताव	संशोधित प्रस्ताव
1.	सिविल कार्य	104.99	115.17	107.89	118.28	106.45	116.72
2.	यांत्रिक कार्य	242.78	307.10	243.94	306.47	243.36	306.79
3.	कार्गों संचालन क्रिया के लिए योग	347.78	422.27	351.82	424.75	349.81	423.51
4.	वर्ध सुविधा	57.17	57.75	57.17	57.75	57.17	57.75
5.	कुल परियोजनागत लागत	404.95	480.02	408.99	482.50	406.98	481.26

(v) परिचालन लागत:

(क) बहुप्रयोजनीय बर्ध

	अक्टूबर, 2011 का मूल प्रस्ताव	मई, 2012 का अद्यतन प्रस्ताव
कार्गों संचालन क्रिया के लिए	52.92 करोड़ ₹0	54.87 करोड़ ₹0
वर्धिंग क्रिया के लिए	5.19 करोड़ ₹0	5.24 करोड़ ₹0

(ख) यंत्रीकृत बर्ध

	अक्टूबर, 2011 का मूल प्रस्ताव	मई, 2012 का अद्यतन प्रस्ताव
कार्गों संचालन क्रिया के लिए	73.16 करोड़ ₹0	89.33 करोड़ ₹0
वर्धिंग क्रिया के लिए	3.05 करोड़ ₹0	3.08 करोड़ ₹0

(vi) कार्गो संचालन क्रिया से राजस्व की आवश्यकता का अनुमान:

राशि (करोड़ रूपयों में)

विवरण	बहुप्रयोजन		यंत्रीकृत	
	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव
परिचालन लागत	52.92	54.87	73.16	89.33
16% की दर पर नियोजित पूंजी पर रिटर्न	40.48	44.19	55.97	67.76
राजस्व आवश्यकता	93.40	99.06	129.13	157.09

(vii) बर्थिंग क्रिया से राजस्व की आवश्यकता का अनुमान:

राशि (करोड़ रूपयों में)

विवरण	बहुप्रयोजन		यंत्रीकृत	
	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव
परिचालन लागत	5.19	5.24	3.05	3.08
16% की दर पर नियोजित पूंजी पर रिटर्न	15.56	15.71	9.15	9.24
राजस्व आवश्यकता	20.75	20.96	12.20	12.32

(viii) कार्गो संचालन क्रियाओं के लिए राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन:

प्रशुल्क समूह	बहु-प्रयोजन			यंत्रीकृत		
	कुल राजस्व आवश्यकता का %	राशि (करोड़ रूपयों में)		कुल राजस्व आवश्यकता का %	राशि (करोड़ रूपयों में)	
		अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव		अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव
कार्गो संचालन प्रभार	90%	84.06	89.15	98%	126.55	153.95
भंडारण प्रभार	5%	4.67	4.95	1%	1.59	1.57
विविध प्रभार	5%	4.67	4.95	1%	1.29	1.57
योग	100%	93.40	99.06	100%	129.13	157.09

(ix) प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नलिखित है:

(i) (क) बर्थ भाड़ा प्रभार:

क्रम सं०	जलयान	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा			
		विदेशी		तटीय	
		अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव
1.	सभी जलयान	1.07	1.10	0.67	0.66

(ii) कार्गो संचालन प्रभार:

जिन्स	यूनिट	विदेशी		तटीय	
		अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव
लोह अयस्क	प्रति मीट्रिक टन	227.81	199.02	लागू नहीं	लागू नहीं
अन्य कोयला	प्रति मीट्रिक टन	213.58	215.85		129.51

(iii) भंडारण प्रभार:

जिन्स	निशुल्क अवधि के बाद शेष बचका कार्गो के लिए पहले 5 दिनों के लिए दर		शेष कार्गो के लिए 6ठे दिन से 10वें दिन तक के लिए दर		शेष कार्गो के लिए 11वें दिन एवं उसके बाद के लिए दर	
	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव
लोह अयस्क एवं कोयला	10.00 रु०	8.00 रु०	15.00 रु०	12.00 रु०	20.00 रु०	18.00 रु०

(iv) विविध प्रभार:

विवरण	दर प्रति टन (रुपए)		
	अक्टूबर, 2011 का मूल प्रस्ताव	मई, 2012 का अद्यतन प्रस्ताव	
		कोयला एवं अन्य शुष्क थोक	लोह अयस्क के लिए
झाड़ू लगाने, वेगनों एवं ट्रेनों के तेल, कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्दगी इत्यादि के लिए प्रभार	11.39 रु.	11.51 रु.	11.06 रु.

(ख) यंत्रीकृत बर्थ

(i) बर्थ भाड़ा प्रभार:

क्रम सं०	जलयान	दर प्रति जी आर टी प्रति घंटा			
		विदेशी		तटीय	
		अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 2012 का अद्यतन प्रस्ताव	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 2012 का अद्यतन प्रस्ताव
1	सभी जलयान	0.64	0.64	0.37	0.38

(ii) कार्गो संचालन प्रभार:

जिन्स	यूनिट	दर रुपयों में			
		अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव
तापीय कोयला	प्रति मीट्रिक टन	275.21	305.45	लागू नहीं	लागू नहीं
अन्य कोयला	प्रति मीट्रिक टन	275.21	305.45	165.12	183.27

(iii) भंडारण प्रभार:

जिन्स	निशुल्क अवधि के बाद बकाया शेष कार्गो के लिये पहले पांच दिनों के लिए दर		बकाया कार्गो के लिए 6 ठे दिन से 10 ठे दिन के लिए दर		बकाया कार्गो के लिए 11 ठे दिन एवं उसके बाद के लिए दर	
	अक्टूबर, 11 मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव	अक्टूबर, 11 मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव	अक्टूबर, 11 मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव
कोयला	5.00 रु.	4.00 रु.	8.00 रु.	6.00 रु.	10.00 रु.	8.00 रु.

(iv) विविध प्रभार:

विवरण	दर प्रति टन (रुपए)	
	अक्टूबर, 11 का मूल प्रस्ताव	मई, 12 का अद्यतन प्रस्ताव
झाड़ू लगाने, वैगन एवं ट्रकों के तैल, कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्वगी इत्यादि के लिए प्रभार।	2.70 रु.	2.99 रु.

- 6.5 जैसा कि संयुक्त सुनवाई के समय सहमति बनी थी, केओपीटी ने अद्यतन प्रस्ताव एवं अद्यतन व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति सभी प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/निकायों/प्रमुख कोयला आयातकों/लौह अयस्क निर्यातकों एवं भावी बोली लगाने वालों को भेजी है। हमने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/निकायों/प्रमुख कोयला आयातकों/लौह अयस्क निर्यातकों एवं भावी बोली लगाने वालों से 26 मई 2012 के भीतर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत करने का अनुरोध किया है। एक प्रयोक्ता अर्थात् मैसर्स सीईएसई लिमिटेड ने अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत कर दी हैं तथा उसकी प्रति केओपीटी को भी भेजी है। केओपीटी ने अपने दिनांक 2 जून 2012 के पत्र द्वारा मैसर्स सीईएसई लिमिटेड की टिप्पणियों पर अपना जवाब भेजा है।
7. जैसा कि पहले बताया जा चुका है केओपीटी ने अपने दिनांक 10 मई 2012 के पत्र द्वारा हमारे दिनांक 12 जनवरी 2012 के पत्र के तहत उठाए गए मुद्दों पर जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया जवाब नीचे दिया गया है:

क्र. स.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब
I	सामान्य	
(i)	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव से यह पता चलता है कि प्रस्तावित बहु-प्रयोजनीय प्रत्येक बर्थ की लम्बाई यंत्रिक बर्थ की लम्बाई के समान है। यंत्रिक बर्थों एवं बहुप्रयोजनीय बर्थों की लम्बाई में समानता होने के बावजूद, बहु-प्रयोजनीय बर्थों की अनुमानित क्षमता यांत्रिक बर्थों की, प्रत्येक 4.79 एमटीपीए, तुलना में कम, प्रत्येक 4.10 एमटीपीए, पाई गई है। प्रस्तावित बर्थों पर जब सभी बर्थ प्रमुखतः कोयले का संचालन (लगभग 70%) करेंगे, तब यह स्पष्ट नहीं है कि	बहु-प्रयोजनीय बर्थ की संरचना पर इसलिए विचार किया गया है कि आयात तथा निर्यात दोनों प्रकार के कार्गो का संचालन किया जा सके। लौह अयस्क के संचालन पर विचार हलिया बंदरगाह-II की बहु-प्रयोजनीय बर्थ पर इसलिए किया गया है कि बैक-लोडिंग के लिए वैगनों की उपलब्धता को तथा आयातित कोयले के अस्तावा

	<p>बहु-प्रयोजनीय बर्थ की संरचना को क्यों चुना गया है, जो क्षमता को कम करने का प्रभाव डालती है। के.ओ.पी.टी. स्पष्ट करे कि लौह-अयस्क के संचालन को एचडीसी में केओपीटी की वर्तमान बर्थों पर क्यों नहीं शामिल किया जा सकता है तथा सभी प्रस्तावित बर्थों को कोयले के संचालन के लिए यंत्रीकृत किया जाए।</p>	<p>अन्य कार्गो के संचालन के लचीलेपन को सुनिश्चित किया जा सके। इसके अलावा, अन्य शुष्क थोक कार्गो, जो प्रस्तावित उपकरण के अनुकूल है, का भी संचालन हो सकेगा। उसी जहाज का प्रयोग कोयले की उतराई के लिए तथा लौह-अयस्क के तवान के लिए किया जा सकता है, यदि लौह-अयस्क के संचालन के लिए प्रावधान उपलब्ध रहता है, जो जहाजों के लिए बेहतर उत्पादकता प्रदान करेगा तथा आयातकों/निर्यातकों को समुद्री भाड़े का फायदा भी मिलेगा।</p>
(ii)	<p>केओपीटी को यह प्रमाणित करना होगा कि बहु-प्रयोजनीय बर्थ के आपरेटर को यह अनुमति नहीं होगी कि वह उक्त बर्थों पर कोयले एवं लौह-अयस्क के अलावा किसी अन्य शुष्क थोक कार्गो का संचालन करे तथा उसे यह भी अनुमति न दी जाए कि वह उक्त सुविधा को शुष्क थोक कार्गो के यंत्रीकृत संचालन में अशतः अथवा पूर्णतः बबले।</p>	<p>अद्यतन व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार, कोयले एवं लौह अयस्क के अलावा, शुष्क थोक कार्गो का भी संचालन बहु-प्रयोजनीय बर्थों पर किया जाएगा। ऐसा करने से आपरेटर में यह लचीलापन रहेगा कि वह परियोजना की क्षमता का अधिकतम उपयोग कर सके।</p>
II	अधिकतम क्षमता:	
क.	यंत्रीकृत बर्थ के लिए घाट क्षमता:	
(i)	<p>केओपीटी ने 2.25 दिनों के टर्न-एराउंड समय को मानते हुए, 42000 टन के पार्सल आकार के जहाजों की संख्या के अनुमानित संचालन के आधार पर यंत्रीकृत बर्थ की घाट क्षमता का अनुमान लगाया है। यह हो सकता है कि जलयान का नौ-दिवस आउटपुट, जलयान के टर्न-एराउंड समय को, न कि विपरीततः, प्रभावित करे। यंत्रीकृत कोयले टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क विज्ञान-निर्देश, जलयान के नौ-दिवस आउटपुट के आधार पर, घाट क्षमता को विनिर्धारित करता है। अतः केओपीटी को अपफ्रंट प्रशुल्क विज्ञान-निर्देशों में यंत्रीकृत कोयले टर्मिनल के लिए निर्धारित फार्मूले के अनुसार, इसकी घाट क्षमता को संशोधित करने पर विचार करना होगा।</p>	<p>यंत्रीकृत बर्थ के मामले में, 42000 मी0 टन के पार्सल आकार के संचालन को पूरा करने के लिए 1.75 दिन अपेक्षित है। अद्यतन व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार, कार्गो के संचालन के अलावा, अन्य कार्गो के लिए और 0.25 दिन पर विचार किया गया है। ऐसा मुख्यतः इसलिए है कि हलिव्या बंदरगाह-II केवल ऐसा नदी तट का पत्तन है, जहाँ समुद्र संबंधी विभिन्न मुद्दों पर, जैसे वाष्पन समय, ज्वारभाटा बिंदु, जहाज के आगमन एवं प्रस्थान पर विचार करना होता है।</p>
(ii)	<p>कोयले के आयात के संचालन के लिए ही यंत्रीकृत बर्थ प्रस्तावित है। इस संबंध में केओपीटी ने उल्लेख किया है कि यंत्रीकृत बर्थ केवल पेनामैक्स आकार के जलयानों का संचालन करेगी तथा इसने 24000 टन नौ-दिवस आउटपुट (2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क विज्ञान-निर्देशों में पेनामैक्स जलयानों के लिए निर्धारित 35,000 टन के मानक के बजाए) माना है। केओपीटी ने 24000 टन आउटपुट नौ-दिवस का औचित्य सिद्ध करने के लिए यह तर्क दिया है कि पेनामैक्स जलयान, जिसका अधिकतम पार्सल भार 42000 टन है, हाई हैडी मैक्स जलयान से मेल खाता है, जिसका नौ-दिवस आउटपुट 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क विज्ञान-निर्देशों के अनुसार, 15000 टन है। इस संबंध में केओपीटी को :</p>	<p>व्यवहार्यता रिपोर्ट को अद्यतन करते समय, प्रस्तावित पार्सल आकार में संशोधन किया गया है। पेनामैक्स एवं हैडीमैक्स जलयान का अनुपात 70:30 होगा तथा तबनुसूची पार्सल आकार पेनामैक्स के लिए 42000 मी0 टन होगा तथा हैडीमैक्स आकार के जलयान के लिए 30000 मी0 टन होगा। 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क विज्ञान-निर्देशों में यथा विनिर्धारित 35000 मी0 टन दैनिक के मानक को इस मामले में प्राप्त नहीं किया जा सकता क्योंकि सभी जलयान कुछ अन्य पत्तनों पर आंशिक रूप से डिसचार्ज करने के बाद रिपोर्ट करेंगे। प्रत्येक जलयान बॉटम कार्गो का वहन करेगा, जो प्रत्येक मामले में संचालन क्षमता को कम कर देगा। जलयान के डिसचार्ज के दौरान डिसचार्ज के पहले पत्तन के दौरान तैयारी की गई उठी हुई पट्टी एवं कुंड को व्यवस्थित करना होगा, जिसमें काफी ज्यादा अतिरिक्त समय लगेगा।</p>
	<p>(क) यह नोट करना है कि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क विज्ञान-निर्देशों में हाई हैडीमैक्स जलयान का कोई उल्लेख नहीं है, जैसा कि केओपीटी द्वारा माना गया है।</p>	<p>भावी संदर्भ के लिए नोट किया गया। पहले प्रयोग में लाया गया हाई हैडीमैक्स शब्द, अद्यतन व्यवहार्यता रपट में संशोधित किया गया है।</p>
	<p>(ख) 42000 टन के पेनामैक्स जलयान का औसत पार्सल भार विचार करने का आधार प्रस्तुत करें।</p>	<p>हलिव्या बंदरगाह-II परियोजना में 75000 डीडब्ल्यू के पेनामैक्स जलयान के संचालन तथा 42000 मी0 टन अधिकतम पार्सल भार, 9 मीटर ड्राफ्ट के अनुसूची की परिकल्पना है। यहाँ यह उल्लेखनीय है कि बर्थ भाड़ा प्रचार का परिकलन जीआरटी के आधार पर किया गया है, जो पेनामैक्स जलयान के अनुसूची है, एवं जो 41250 मी0 टन है। इसके अलावा, हैडीमैक्स आकार के 32000 जीआरटी जलयान पर भी 30000 मी0 टन के कार्गो के अधिकतम पार्सल भार के साथ विचार किया गया है, जो 9 मीटर ड्राफ्ट के 70:30 के अनुपात में क्रमशः पेनामैक्स एवं हैडीमैक्स जलयानों के आकार के अनुरूप है।</p>

(ग) पेनामैक्स जलयानों के लिए 24000 टन का नौ-दिवस आउटपुट मानने का आधार प्रस्तुत करें।	टीएमपी दिशा-निर्देशों में हैडीमैक्स जहाज के लिए 15000 टीपीडी का उल्लेख है क्योंकि वर्तमान प्रस्ताव, पेनामैक्स जलयान में निहित हैडीमैक्स के कार्गो का अधिकतम पार्सल भार संचालित करने की स्थिति को दर्शाता है, अतः पेनामैक्स जलयान के लिए निर्धारित 35000 टीपीडी के बजाए 24000 टीपीडी की आउटपुट बर मानी गई है। इसके अलावा, क्योंकि आपरेटर को बॉटम कार्गो का संचालन करना पड़ता है, जहाँ उपकरण का चक्र समय अधिक होगा। उड़ी हुई पट्टी को साफ करने के लिए पे-लोडर की सहायता से बोर-संचयन इत्यादि के लिए अतिरिक्त समय चाहिए।	
(घ) हल्दिया बंदरगाह भवन समूह (एचडीसी) में लाए गए पेनामैक्स जलयान के वार्षिक औसत पार्सल आकार को प्रस्तुत करें, जिसमें प्राइवेट टर्मिनल आपरेटरों द्वारा वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक के दौरान (दिसम्बर, 2011 तक) कोयले को संचालित किए गए वर्षों को शामिल किया जाए तथा अगले तीन वर्षों के लिए प्रक्षेपण प्रस्तुत किए जाएं।	वर्ष	औसत पार्सल आकार
	2008-2009	25714.33
	2009-2010	25102.58
	2010-2011	24448.43
	2011-2012	24318.91
	अगले तीन वर्षों के लिए प्रक्षेपण, इस अवधि के दौरान उपलब्ध ड्राफ्ट पर निर्भर करेगा।	
(ड) (i) 2008-09 से 2011-12 (दिसम्बर, 2011 तक) तक के वर्षों के लिए वास्तविकों को प्रस्तुत करें कि इसने, हल्दिया बंदरगाह भवन समूह में पेनामैक्स जलयान के कोयले के संचालन को पूरा करने में 1.75 दिन लगाए जिसमें निजी टर्मिनल आपरेटरों द्वारा संचालित किए गए वर्ष शामिल हों।	एचडीसी में इसी प्रकार के यंत्रीकृत बर्थ संचालित नहीं होते हैं, सिवाय प्राइवेट टर्मिनल (bn4A) के, जहाँ उतराई क्षमता, प्रस्तावित टर्मिनल की तुलना में काफी कम है। तथापि, पिछले वर्षों के दौरान उपलब्ध आंकड़ा नीचे प्रस्तुत किया जाता है:	
	वर्ष	पूरा करने का औसत समय
	2008-2009	2.34
	2009-2010	2.24
	2010-2011	1.98
	2011-2012	1.78
(ii) इसी प्रकार से, 2008-09 से 2011-12 (दिसम्बर, 2011 तक) तक के वर्षों के लिए 'वास्तविकों' से यह सिद्ध करें कि इसे प्राइवेट टर्मिनल आपरेटरों द्वारा संचालित वर्षों सहित, हल्दिया बंदरगाह भवनसमूह में कोयले के आयात के लिए पेनामैक्स जलयान के संचालन के लिए 0.5 दिन लगे।	बाड़े से घिरी बंदरगाह प्रणाली की स्थिति नदीतट के टर्मिनल के समान नहीं होगी। बाह्य टर्मिनल-I के मामले में प्रस्तुत किया गया जवाब, जहाँ इसी प्रकार के अध्ययन किए गए थे और 0.3 दिन की रूकनी पाई गई थी। इस मामले में, 0.5 दिन के बजाए अद्यतन प्रस्ताव में संचालन के लिए 0.25 दिन माना गया है।	
(iii) 0.5 दिन के सर्विस-समय का व्यौरा प्रस्तुत करें।	अद्यतन व्यवहार्यता रपट में 0.5 दिन को 0.25 दिन में संशोधित किया गया है। इसका कारण यह है कि जहाज को ज्वार-भाटे के लिए अधिकतम लगभग 12 घंटे तक इंतजार करना पड़ सकता है तथा इंतजार का न्यूनतम समय '0' घंटा भी हो सकता है। अतः औसत 6 घंटे होगा अर्थात् 0.25 दिन। इसके अलावा, कार्गो का कार्य वास्तव में पूरा होने के समय से जलयान का प्रतीक्षा समय 6 घंटे अपेक्षित होगा ताकि पे लोडरों को हटाया जाए, हैचो को बंद किया जाए, मेवाओं को पूरा किया जाए, दस्तावेजों पर हस्ताक्षर किए जाएं, कार्मिकों को खाना दिया जाए, पाइलटों की बोर्डिंग की जाए, गैंगवे को हटाया जाए, इंजन को तैयार किया जाए एवं सिग्नलिंग किए जाएं इत्यादि।	
(ख) यंत्रीकृत बर्थ के लिए यार्ड क्षमता:		
(i) केओपीटी ने यंत्रीकृत बर्थ के लिए 92000 वर्ग मी0 से अधिक भूमि देने का प्रस्ताव किया है। आनुषंगिक सुविधाओं के लिए क्षेत्र की आवश्यकता को पूरा करने के लिए, यंत्रीकृत कोयला टर्मिनलों के लिए निर्धारित यार्ड क्षमता के अनुमान के लिए मानकों में लगभग 50% की व्यवस्था की गई है। ऐसा होने के कारण, वकाया अपेक्षित 50%	अद्यतन व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार, यंत्रीकृत बर्थ के लिए पनन द्वारा आवंटित किया जाने वाला प्रस्तावित कुल क्षेत्र 98861 वर्ग मी0 होगा। इसमें भंडारण क्षेत्र के लिए निर्धारित 50000 वर्ग मी0 भूमि शामिल है तथा वकाया 48861 वर्ग मी0 भूमि, आनुषंगिक सुविधाओं, जैसे हाई स्टैंड के लिए पंगिध वाली सड़कें, वेगन लदान कक्ष के	

<p>स्टैकिंग प्रयोजनों के लिए मानी जानी चाहिए। इस स्थिति के बजाए केओपीटी ने यार्ड की क्षमता के परिकलन में कार्गो की स्टैकिंग के प्रयोजन के लिए भूमि के कुल क्षेत्र के केवल 39% अर्थात् 36000 वर्ग मी० पर विचार किया है। केओपीटी, स्टैकिंग की सुविधा के लिए आवंटित किए जाने वाले प्रस्तावित कुल क्षेत्र के केवल 39% पर विचार करने का कारण बताएँ।</p>				<p>साथ-साथ पहुँच सड़क, जेटी पहुँच से हार्ड-स्टैड तक तथा हार्डस्टैड से वेगन लदान कक्ष तक, कनवेयर आधार के लिए जगह तथा इससे सम्बद्ध जलनिकास प्रणाली एवं अपशिष्ट जल प्रबंधन प्रणाली आदि के लिए परिकलित की गई है।</p> <p>स्टैकिंग यार्ड के विकास के लिए उपलब्ध कराए जाने वाले प्रस्तावित क्षेत्र अर्थात् 98861 वर्ग मी० का 50.57% स्टैकिंग क्षेत्र अर्थात् 50000 वर्ग मी० है।</p>											
<p>(ii) केओपीटी को, आवंटित किए जाने वाले क्षेत्र की भूमि उपयोग योजना प्रस्तुत करनी होगी।</p>				<p>कुल भूमि सीमा शुल्क बद्ध क्षेत्र होगा। यह क्षेत्र, स्टैकिंग रेल/सड़क द्वारा कार्गो का संग्रह एवं उसे खाली करने की सुविधा के सृजन के लिए प्रयोग में लाया जाएगा। इसके अलावा, कुछ भूमि तटबंध तैयार करने के लिए, कार्यालय, अग्निशमन एवं पर्यावरण संबंधी उपायों के लिए भी प्रयोग में लाई जाएगी, जैसा कि नीचे ब्यौरा दिया गया है:</p> <table><tr><td>स्टैकिंग</td><td>64.05 एकड़</td></tr><tr><td>रेलवे भूभाग</td><td>12.4 एकड़</td></tr><tr><td>सड़क</td><td>9.8 एकड़</td></tr><tr><td>अन्य</td><td>22.65 एकड़</td></tr></table>				स्टैकिंग	64.05 एकड़	रेलवे भूभाग	12.4 एकड़	सड़क	9.8 एकड़	अन्य	22.65 एकड़
स्टैकिंग	64.05 एकड़														
रेलवे भूभाग	12.4 एकड़														
सड़क	9.8 एकड़														
अन्य	22.65 एकड़														
<p>(iii) चिमनी की ऊँचाई को देखते हुए तथा केओपीटी द्वारा जैसा कि स्वीकार किया गया टर्नओवर अनुपात तथा कोयला टर्मिनल के लिए यार्ड क्षमता के परिकलन के लिए निर्धारित फार्मूला लागू करते हुए यह पाया गया है कि 4.79 एमटीपीए की घाट क्षमता का संचालन करने के लिए 49000 वर्ग मी० क्षेत्र पर्याप्त होगा। अतः 92000 वर्ग मी० का कथित प्रस्तावित आवंटन, अनुमानित घाट क्षमता एवं यार्ड क्षमता में काफी वेमेल दिखाई देता है। इसलिए, प्रत्येक वर्ष के लिए आवंटित किए जाने वाले प्रस्तावित 92000 वर्ग मी० के कुल क्षेत्र की समीक्षा की जाए तथा घाट एवं यार्ड क्षमता के बड़े अंतर को पाटा जाए।</p>				<p>2 ख (i) में दिया गया जवाब, अनुमानित घाट क्षमता एवं यार्ड क्षमता के बीच के वेमेल को स्पष्ट करता है।</p>											
<p>(iv) 2008-09 से 2011-12 (दिसम्बर, 2011 तक) तक के वर्षों के दौरान निजी टर्मिनल आपरेटरों द्वारा संचालित वर्षों सहित एचडीसी में प्राप्त किए गए 'वास्तविक' से कोयले के लिए केओपीटी द्वारा माने गए 5.25 टन प्रति वर्ग मी० की चिमनी की ऊँचाई का समर्थन किया जाए।</p>				<p>स्टैकिंग ऊँचाई को 7 मीटर मानते हुए, 5.25 टन प्रति वर्ग मी० की मात्रा निकाली गई है।</p>											
<p>(v) इसी प्रकार से, 2008-09 से 2011-12 (दिसम्बर, 2011 तक) तक के वर्षों के दौरान निजी टर्मिनल आपरेटरों द्वारा संचालित वर्षों सहित एचडीसी में प्राप्त किए गए 'वास्तविक' से कोयले के लिए केओपीटी द्वारा माना गया 38 का प्लॉट टर्नओवर अनुपात का समर्थन किया जाए।</p>				<p>14000 मी० टन निष्क्रमण प्रति दिन को मानते हुए, अद्यतन व्यवहार्यता रिपोर्ट में प्लॉट का टर्नओवर अनुपात एक वर्ष में संशोधित करके 30 रखा गया है। उसके बाद भी यार्ड क्षमता 5.25 एमटीपीए है।</p>											
<p>(vi) चिमनी की ऊँचाई, टर्नओवर अनुपात की तुलनात्मक स्थिति तथा नदी तटीय बाहुय टर्मिनल-I (जिसके लिए अप्रकट प्रशुल्क का निर्धारण टीएएमपी द्वारा उनके आदेश सं० टीएएमपी / 24 / 2011 - केओपीटी दिनांक 8 सितम्बर, 2011 के तहत किया गया था) में कोयला एवं लौह अयस्क के संबंध में निशुल्क दिवसों को, प्रस्तावित यंत्रीकृत वर्ष तथा प्रस्तावित बहु-प्रयोजनीय वर्ष की स्थिति नीचे दी जाती है:</p>				<p>हल्दिया बंदरगाह-II के बहु-प्रयोजनीय वर्ष की तुलना में नदी तटीय बाहुय टर्मिनल-I के सभी पैरामीटरों की तुलनात्मक स्थिति का मूल्यांकन किया जा सकता है।</p> <p>हल्दिया बंदरगाह-II की बहु-प्रयोजनीय वर्ष का टर्नओवर अनुपात; ओटी-I की तुलना में दुगुना है क्योंकि कोयले का निष्क्रमण रिक्लेमर की सहायता से माना गया है तथा ओटी-I के मामले में, वेगनों के पे-लोडर लदान की तुलना में वेगन लोडर माना गया है।</p>											
पैरामीटर्स	नदी तटीय बाहुय टर्मिनल-I	बहु-प्रयोजनीय वर्ष	यंत्रीकृत वर्ष	पैरामीटर्स	नदी तटीय बाहुय टर्मिनल-I	बहु-प्रयोजनीय वर्ष	यंत्रीकृत वर्ष								
चिमनी की ऊँचाई	कोयला 3 टन/वर्ग मी० लौह अयस्क 12 टन/वर्ग मी०	कोयला-2.40 टन/वर्ग मी० लौह अयस्क 15 टन/वर्ग मी०	कोयला-5.25 टन/वर्ग मी०	चिमनी की ऊँचाई	कोयला 3 टन/वर्ग मी० लौह अयस्क 12 टन/वर्ग मी०	कोयला-3 टन/वर्ग मी० लौह अयस्क 12 टन/वर्ग मी०	कोयला-5 टन/वर्ग मी०								

भाग III—उद्देश 4]								
	अनुपात	अयस्क-12	अयस्क-12		अनुपात	लौह अयस्क-12	लौह अयस्क-12	
	निशुल्क दिवस	कोयला-5 दिन लौह अयस्क-25 दिन	कोयला-5 दिन लौह अयस्क 20 दिन	कोयला-6 दिन	निशुल्क दिवस	कोयला-5 दिन लौह अयस्क-25 दिन	कोयला-5 दिन लौह अयस्क 20 दिन	कोयला-6 दिन
	एचडीसी में उक्त उल्लिखित बर्थों में कोयले एवं लौह अयस्क के संबंध में चिमनी की ऊँचाई, टर्नओवर अनुपात तथा निशुल्क दिवस अलग-अलग मानने का कारण स्पष्ट किया जाए।							
ग.	बहु-प्रयोजनीय बर्थ के लिए घाट क्षमता:							
(i)	लौह अयस्क के लदान एवं कोयले की उतराई के लिए बहुप्रयोजनीय बर्थ प्रस्तावित है। 2.60 दिन का टर्न एराउंड समय मानते हुए, 42000 टन के पार्सल आकार वाले कोयले एवं लौह अयस्क का वहन करने वाले जलयानों की संख्या की अनुमानित संचालन क्षमता के आधार पर बहुप्रयोजनीय बर्थ की घाट क्षमता का अनुमान केओपीटी द्वारा लगाया गया है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि यह हो सकता है कि जलयान का नौ-दिवस आउटपुट, जलयान के टर्न एराउंड समय को प्रभावित करता हो किन्तु विपरीततः नहीं। प्रस्तावित बर्थ में दो बंदरगाह चलती-फिरती क्रेनों (एचएमसी) की परिकल्पना की गई है। इसलिए, एचएमसी की उत्पादकता (संचालन दर) कारक होना चाहिए, बजाए इसके कि टर्मिनल की घाट क्षमता के अनुमान के लिए जलयानों का पार्सल आकार हो।				हल्दिया बंदरगाह-II में दोनों बहुप्रयोजनीय बर्थों में 2 एमएचसी के होने का उसी तरह का प्रस्ताव है जो ओटी- I के लिए माना गया है, जिसके लिए टीएएमपी ने पहले से ही प्रशुल्क आदेश पास कर दिया है। ओटी- I में टीएएमपी ने नौ-दिवस आउटपुट 20000 मी0 टन प्रति दिन मानी है। हल्दिया बंदरगाह- II के बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए वही आउटपुट मानी गई है।			
(ii)	स्पष्ट कारण बताया जाए कि क्यों 40 टन एमएचसी को वरीयता दी गई है न कि किसी ऊँची क्षमता की एचएमसी को। केओपीटी स्पष्ट करे कि क्या बहुप्रयोजनीय बर्थों का तकनीकी डिजाइन 100 एमएचसी को लगाने की अनुमति देता है।				कार्गो का लदान/उतराई करते समय इन क्रेनों की उठाने की क्षमता इनकी त्रिज्या के कारण भिन्न-भिन्न होती है, जिस पर इनका कार्य करना होता है। इस परियोजना के लिए मानी गई बंदरगाह चलती-फिरती क्रेन, 16 मी0 की त्रिज्या पर न्यूनतम 40 टन भार उठा सकती है जो न्यूनतम संभव त्रिज्या पर 100 एचएमसी की क्षमता के अनुरूप है। उसी क्षमता की एचएमसी ओटी-I की क्षमता के लिए मानी गई है जो इसी प्रकार के कार्गो का भी संचालन करेगी। बहुप्रयोजनीय बर्थों के तकनीकी डिजाइन बाह्य टर्मिनल-I के अनुरूप है, अतः 100 टन क्षमता की एमएचसी को लगाना कोई विवाद का विषय नहीं होगा।			
	(ख) इस प्राधिकरण ने हाल ही में पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) एवं तूतीकोरन पत्तन न्यास में आदेश दिनांक 30 दिसम्बर, 2009 के तहत तथा न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) एवं विशाखापत्तन पत्तन न्यास (वीपीटी) में आदेश दिनांक 16 जून, 2010 के तहत प्रत्येक सेवा प्रदाताओं के संदर्भ का उल्लेख न करते हुए, सामान्य अनुप्रयोग के लिए एचएमसी के प्रयोग के लिए मानक दृष्टिकोण अपनाते हुए, उच्चतम दूरी को निर्धारित किया है। औसत दैनिक क्रेन के निष्पादन के लिए इस प्रकार से निश्चित की गई उच्चतम दूरी, 100 टन क्षमता की एचएमसी से शुष्क थोक कार्गो के संचालन के लिए 12500 टन की उत्पादकता का कसौटी स्तर है। उक्त उल्लिखित प्रशुल्क आदेश, टीएएमपी की वेबसाइट में दिया गया है। यह नोट करने योग्य है कि केओपीटी ने स्वयं बाह्य टर्मिनल-I में प्रस्तावित बहुप्रयोजनीय टर्मिनल के लिए हाल ही में 104 टन क्षमता की 2 एचएमसी को लगाने पर विचार किया था। एचडीसी में बर्थ सं0 2 एवं 8 में भी कार्गो के संचालन के लिए निश्चित की गई दूरी, 100 टन क्षमता की एचएमसी को लगाने के आधार पर है। इसके अलावा, केओपीटी में निजी आपरेटर अर्थात् टी एम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) भी 104 टन क्षमता की एचएमसी को प्रयोग में लाता है। उक्त को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी को 100 टन क्षमता की एचएमसी से शुष्क थोक कार्गो के संचालन के लिए 12500 टन प्रति एचएमसी की उत्पादकता के कसौटी स्तर को मानते हुए, बहुप्रयोजनीय बर्थ की अनुमानित क्षमता पर पुनर्विचार करना होगा। बर्थ भाड़ा प्रभार को भी तदनुसार, संशोधित करना होगा।				प्राधिकरण द्वारा उल्लिखित सभी पत्तन, नैसर्गिक समुद्र पत्तन है, जहाँ पूरी तरह से लदे हुए जलयान कार्य कर सकते हैं किन्तु एचडीसी जैसे नदी तटीय पत्तन के मामले में, उत्पादकता का कसौटी स्तर नहीं माना जा सकता, जैसा कि पिछले पैराग्राफ में पहले ही बताया जा चुका है। प्रसंगवश, टीएएमपी ने, एचडीसी से सम्बद्ध क्रम पार्सल आकार की समस्या को ध्यान में रखते हुए, ओटी-I के लिए 2 एमएचसी द्वारा 20000 मी0 टन की दैनिक आउटपुट पर विचार किया है। वही आंकड़े हल्दिया बंदरगाह- II के बहु-प्रयोजनीय बर्थ के लिए माने गए हैं।			

<p>(iii) केओपीटी को डम की पुष्टि करनी है कि प्रस्तावित बहुप्रयोजनीय बर्थ के आपरेटर को घाट क्षमता के परिकलन के लिए मानी गई एचएमसी की क्षमता से भिन्न प्रस्तावित बर्थ में उच्च क्षमता की एचएमसी को लगाने की अनुमति नहीं होगी।</p>	<p>सामान्यतः, शुष्क थोक कार्गो के लिए संचालन के लिए सभी बहु प्रयोजनीय बर्थों में 100 मी० टन क्षमता की एमएचसी का प्रयोग किया जाता है।</p>										
<p>(iv) केओपीटी को निम्नलिखित के संबंध में स्पष्टीकरण/जानकारी देनी है:</p>											
<p>(क) 42000 टन के जलयान का औसत पार्सल भार मानने का आधार क्या है?</p>	<p>हल्दिया बंदरगाह-II प्रक्षेपण में 9 मीटर ड्राफ्ट के अनुरूप 42000 मी० टन के अधिकतम पार्सल भार सहित 75000 डीडवुटो के गेनार्मेक्स जलयान के संचालन की 32000 सेओपीटी के डीडो मैक्स जलयान की 30000 मी० टन के अधिकतम पार्सल भार सहित परिकल्पना की गई है।</p>										
<p>(ख) 2008-09 से 2011-12 तक (दिसम्बर, 2011 तक) के वर्षों के दौरान कोयला के आयात के लिए तथा लौह अयस्क के निर्यात के लिए निजी टर्मिनलों द्वारा संचालित किए गए बर्थों सहित हल्दिया बंदरगाह भवन समूह (एचडीसी) में बुलाए गए जलयानों के वार्षिक औसत पार्सल आकार को तथा अगले तीन वर्षों के लिए प्रक्षेपण बताएं।</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>औसत पार्सल आकार</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-2009</td><td>25714.33</td></tr> <tr> <td>2009-2010</td><td>25102.58</td></tr> <tr> <td>2010-2011</td><td>24448.43</td></tr> <tr> <td>2011-2012</td><td>24318.91</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	औसत पार्सल आकार	2008-2009	25714.33	2009-2010	25102.58	2010-2011	24448.43	2011-2012	24318.91
वर्ष	औसत पार्सल आकार										
2008-2009	25714.33										
2009-2010	25102.58										
2010-2011	24448.43										
2011-2012	24318.91										
	<p>हल्दिया बंदरगाह-II के लिए गेनार्मेक्स के लिए 42000 मी० टन एवं डीडो मैक्स जलयान के लिए 30000 मी० टन का हमने प्रक्षेपण किया है, जो कि वर्तमान हल्दिया बंदरगाह के मामले में भिन्न होगा।</p>										
<p>(ग) (i) 2008-09 से 2011-12 (दिसम्बर, 2011 तक) तक के वर्षों के लिए 'वारनविको' के साथ यह सिद्ध करें कि इसने, निजी टर्मिनल आपरेटरों द्वारा संचालित बर्थों सहित हल्दिया बंदरगाह भवन समूह में एक जलयान के कार्गो के संचालन को पूरा करने में 2.1 दिन लिए हैं।</p>	<p>वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए इसी प्रकार के बहुप्रयोजनीय बर्थ संचालन कार्य कर रहे हैं। तथापि, हल्दिया बंदरगाह में पार्सल भार, हल्दिया बंदरगाह-II में प्रक्षेपित पार्सल भार की तुलना में काफी कम है। जलयान के प्रक्षेपित पार्सल भार के आधार पर गणना की गई थी।</p>										
<p>(ii) इसी प्रकार से, 2008-09 से 2011-12 (दिसम्बर, 2011 तक) तक के वर्षों के 'वारनविको' के साथ यह सिद्ध करें कि इसने, हल्दिया बंदरगाह भवन समूह (एचडीसी) में जलयान के संचालन के लिए 0.5 दिन लिए हैं, जिसमें निजी टर्मिनल आपरेटरों द्वारा संचालित बर्थ भी शामिल हैं।</p>	<p>हल्दिया बंदरगाह भवन समूह में परिदृश्य, हल्दिया बंदरगाह-II से भिन्न होगा। वर्तमान हल्दिया बंदरगाह में कोई भी जलयान कार्य पूरा होने पर किसी अन्य बर्थ पर भेजा जा सकता है ताकि उस बर्थ पर किसी अन्य जलयान का संचालन करना सुविधाजनक हो सके। तथापि, हल्दिया बंदरगाह-II का जहाँ तक संबंध है, वहाँ अगले जलयान का संचालन तथा संभव होगा, जब पुराना जलयान बर्थ से खाना हो जाएगा।</p>										
<p>(iii) 0.5 दिन के सर्विस समय का व्यौरा प्रस्तुत करें।</p>	<p>ज्वारभाटे के लिए इंतजार का जलयान का अधिकतम समय लगभग 12 घंटे है तथा इंतजार का न्यूनतम समय '0' घंटा है। इस प्रकार से औसत समय 6 घंटे होगा।</p>										
	<p>इसके अलावा, कार्गो का कार्य वास्तव में पूरा होने से जलयान का प्रतीक्षा समय औसतन 6 घंटे होगा ताकि वे-लोडिंग को बढ़ाया, बर्थों को बंद किया, सेवा को पूरा किया जा सके, दस्तावेजों पर हस्ताक्षर, कार्मिक का प्रस्थान, इंजन की तैयारी एवं सिंगलिंग अप इत्यादि किया जा सके।</p>										
<p>(घ) बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए यार्ड क्षमता:</p>											
<p>(i) वीपीटी में कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निश्चित करते समय, दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित 3 टन प्रति वर्ग मी० के मानक की तुलना में 6 टन प्रति वर्ग मी० की चिमनी की ऊँचाई मानी गई थी। केओपीटी ने, तथापि, 2.4 टन प्रति वर्ग मी० की चिमनी की अपेक्षाकृत कम ऊँचाई स्वीकार की है। 6 टन प्रति वर्ग मी० की संशोधित चिमनी ऊँचाई को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी को इसलिए अपनी यार्ड क्षमता को संशोधित करने पर विचार करना होगा।</p>	<p>वीपीटी के मामले में कोयले के लिए मानी गई चिमनी की ऊँचाई मुख्यतः 9 मीटर थी क्योंकि मृदा की स्थिति बेहतर थी, जो कि हल्दिया बंदरगाह-II में उपलब्ध मृदा के संबंध में संभव नहीं है।</p>										

	<p>(ii) केओपीटी ने उल्लेख किया है कि उपकरणों के लिए जगह की व्यवस्था करने की कोई जरूरत नहीं है, संपूर्ण क्षेत्र स्टेकिंग के लिए प्रयोग में लाया जा सकता है, इसलिए उसने कहा है कि क्षेत्र का उपयोग 100% होगा। तथापि, यह प्राया गया है कि बहुप्रयोजनीय वर्थ के लिए आवंटित किए जाने वाले प्रस्तावित कुल क्षेत्र 121000 वर्ग मी० में से हार्ड क्षमता की गणना केवल 73700 वर्ग मी० की गई है। दूसरे शब्दों में, क्षेत्र का उपयोग केवल 61% के लगभग है। क्षेत्र का 61% उपयोग होने पर हार्ड क्षमता 5.64 एमटीपीए बैठती है, जो केओपीटी द्वारा 4.10 एमटीपीए पर परिकलित की गई घाट क्षमता से अपेक्षाकृत अधिक है। इसलिए केओपीटी को आवंटित की जाने वाली क्षेत्र की आवश्यकता की समीक्षा करनी होगी तथा घाट एवं हार्ड क्षमता के बीच के अंतर को घटाना होगा।</p>	<p>बहु प्रयोजनीय वर्थ के लिए पक्कन द्वारा आवंटित किए जाने वाला प्रस्तावित कुल क्षेत्र 122310 वर्ग मी० होगा। इसमें से 79600 वर्ग मी० भूमि भंडारण क्षेत्र के लिए चिह्नित होगी एवं बकाया 42710 वर्ग मी० क्षेत्र आनुषंगिक सुविधाओं जैसे हार्ड स्टेड की परिधि सड़क, वेगन लदान कक्ष के साथ पहुँच सड़क, जेटी पहुँच से हार्डस्टेड तक तथा हार्डस्टेड से वेगन लदान कक्ष तक कनवेयर आधार के लिए जगह तथा इससे सम्बद्ध जलनिकास प्रणाली एवं अपशिष्ट जल प्रबंधन प्रणाली आदि के लिए परिकलित की गई है।</p> <p>स्टेकिंग हार्ड (अर्थात् 122310 वर्ग मी०) के विकास के लिए उपलब्ध कराए जाने वाले प्रस्तावित क्षेत्र का स्टेकिंग क्षेत्र अर्थात् 79600 वर्ग मी० 65% है।</p>
	<p>(iii) निजी रॉपिनल आपरटर्स द्वारा संचालित वर्थों सहित हल्लिया चंदरगाह भवन समूह (एचडीसी) में 2008-09 से 2011-12 (दिसम्बर, 2011 तक) तक के वर्थों के लिए एचडीसी में कोयले एवं लौह अयस्क के लिए प्राप्त की गई वास्तविक चिमनी की ऊँचाई प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>अद्यतन व्यवहार्यता रिपोर्ट में ध्यान में रखी गई चिमनी की ऊँचाई वही है जो हल्लिया चंदरगाह भवन समूह में प्राप्ता की गई है। तथापि, चिमनी की ऊँचाई को रिकार्ड करने के लिए कोई प्रणाली प्रचलन में नहीं है।</p>
III	<p>पूँजीगत लागत मूल्यांकन</p> <p>(i) बहुप्रयोजनीय वर्थ सं०4 में कार्गो के संचालन की क्रिया के लिए पूँजीगत लागत अनुमान, बहु प्रयोजनीय वर्थ सं० 1 के पूँजीगत लागत अनुमान की तुलना में 55.26 करोड़ ₹० अधिक पाई गई है। इसी प्रकार से, यंत्रकृत वर्थ सं०3 में कार्गो संचालन क्रिया के लिए पूँजीगत लागत अनुमान, यंत्रकृत वर्थ सं०2 के पूँजीगत लागत अनुमान की तुलना में 4.04 करोड़ ₹० से अधिक पाई गई है। तथापि, केओपीटी ने दोनों बहु प्रयोजनीय वर्थों के लिए संचालन, भंडारण एवं विविध खर्चों के लिए एक समान दरों के मान प्रस्तावित किए हैं। इसी प्रकार से, उक्त वर्थों में एक समान कार्गो संरचना के आधार पर दोनों यंत्रकृत वर्थों के लिए एक समान दरों के मान प्रस्तावित किए हैं। इस प्रकार से एकसमान दरों के मान तथा पूँजीगत निवेश विभिन्न स्तर पर होने से ऐसा हो सकता है कि सफल बोली लगाने वाले को, जो अपेक्षाकृत अधिक पूँजी का निवेश करेगा, कम प्रशुल्क लगाना पड़े तथा सफल बोली लगाने वाले को, जो कम पूँजी का निवेश करेगा, अनुचित लाभ मिलेगा। केओपीटी इस मुद्दे का अध्ययन करके स्थिति स्पष्ट करे।</p> <p>(ii) 3% की दर पर आकस्मिकताओं, 7% की दर पर परियोजना का पर्यवेक्षण, 4% की दर पर कार्यगत टेका कर तथा कार्गो संचालन क्रिया एवं बॉयिंग क्रिया की पूँजीगत लागत के अनुमानों में सिविल लागत एवं यांत्रिक लागत की 5% की दर पर विविध लागत मानने का आधार प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>बहु प्रयोजनीय वर्थ सं०4 की पूँजीगत लागत का अनुमान, बहु प्रयोजनीय वर्थ सं०1 की पूँजीगत लागत के अनुमान से इसलिए अधिक है क्योंकि तथ्य यह है कि एमवी-4 के आधार की लंबाई एमवी-1 के आधार की तुलना में 500 मीटर से भी अधिक है। इसी प्रकार से, उसी तर्क के कारण, यंत्रकृत वर्थ सं०2 एवं वर्थ सं०3 में लागत अनुमान में अंतर है। इसके अलावा, दोनों यंत्रकृत वर्थों में संचालित किया जाने वाला प्रस्तावित एकसमान कार्गो संरचना के कारण एकसमान दरों के मान प्रस्तावित किए गए हैं।</p> <p>यदि प्रत्येक वर्थ के लिए वास्तविक पूँजीगत लागत के अनुमान के आधार पर अप्रकट प्रशुल्क की गणना की जाती है, उसी प्रकार का कार्गो संरचना तथा वही संचालन सुविधा होने के बावजूद भी संचालन दर भिन्न होगी। इस प्रकार के परिदृश्य में सफल बोली लगाने वाला अपेक्षाकृत उच्च संचालन दर से अपनी वर्थ के लिए पर्याप्त कार्गो जुटाने में कठिनाई अनुभव करेगा।</p> <p>हमने दिनांक 26 फरवरी, 2008 के अप्रकट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.2 को भी ध्यान में रखा है।</p> <p>अनुमानों में, अनुमानित लागत से ऊपर आकस्मिकता, विस्तृत इंजीनियरी, परियोजना पर्यवेक्षण, कार्यगत टेका कर आदि का प्रावधान रखने के लिए यह वैश्विक प्रथा है। वर्तमान मामले में, विस्तृत इंजीनियरी एवं परियोजना पर्यवेक्षण दोनों के लिए (विस्तृत इंजीनियरी के लिए 5% एवं परियोजना पर्यवेक्षण के लिए 2%) सिविल अनुमानों पर 7% लागत मानी गई है। सिविल इंजीनियरी मैनुअल के अनुसार, अनुमानों की लागत के 3% की दर पर आकस्मिकताओं के लिए लागत मानी गई है। उक्त के अलावा, टीएएमपी के दिशा-निर्देशों के आधार पर, विविध क्रियाओं जैसे प्रदूषण नियंत्रण, अग्निशमन, अपशिष्ट जल प्रबंधन, स्वच्छ जल की सुविधाओं आदि के लिए सिविल एवं यांत्रिक अनुमानों पर 5% की लागत रखी गई है।</p>
(iii)	<p>यंत्रकृत एवं बहु प्रयोजनीय वर्थ के लिए सिविल लागत:</p> <p>व्यवहार्यता रिपोर्ट में यह उल्लेख है कि सिविल लागत अनुमान, प्रचलित बाजार दरों पर</p>	<p>जहाज बॉयिंग सुविधा एवं कार्गो संचालन जैसे हार्डस्टेड आदि के</p>

	आधारित हैं। यद्यपि केओपीटी ने लागत के कुछ कारकों के लिए यूनिट दर निकालने के लिए कार्यप्रणाली प्रस्तुत की है, तथापि, इसे, जहाज यंत्रण सुविधा एवं कार्गो संचालन क्रिया के अंतर्गत सिविल संबंधी लागत की राशि का परस्पर संबंध स्थापित नहीं किया जा सका। सिविल संबंधी लागत के अनुमानों के लिए मानी गई यूनिट दरों का औचित्य सिद्ध करने के लिए केओपीटी को सहायक दस्तावेज प्रस्तुत करने होंगे तथा सिविल संबंधी लागत के अनुमानों में मानी गई राशि का परस्पर संबंध स्थापित करने के लिए कार्यप्रणाली प्रस्तुत करनी होगी।			अंतर्गत अनुमानित सिविल लागत से संबंधित दरें, बहु-प्रयोजनीय वाह्य टर्मिनल-1 के अनुमानों के समय में, जिन्हें टीएएमपी द्वारा पहले से ही स्वीकार किया जा चुका है, माने गए सिविल कार्यों की प्रचलित दरों से ली गई हैं।
(iv)	यंत्रीकृत बर्ष के लिए उपकरण लागत:			
	(क) विभिन्न प्रकार के उपकरणों की लागत के समर्थन में जो दस्तावेजी प्रमाण लगाए गए बताए गए हैं, वे प्रस्ताव के साथ संलग्न नहीं गए गए। और तो और केओपीटी द्वारा कुछ उपकरणों की लागत के संबंध में प्रस्तुत किए गए दस्तावेजों से स्टेकर, वी डब्लू रिक्लेमर एवं बैगन लोडर को छोड़कर, कार्गो संचालन क्रिया की अनुमानित यांत्रिक लागत से परस्पर संबंध स्थापित नहीं किया जा सका। केओपीटी को, अतः ग्रीव अनलोडर्स, कनवेयर, डोजर एवं रेलवे तौल-मशीन के लिए लागत के समर्थन में, दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करने होंगे।			ग्रीव अनलोडर्स, कनवेयर, डोजर एवं रेलवे तौल-मशीन के लिए लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किए गए हैं।
	(ख) यह देखा गया है कि कोयला टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित मानकों की तुलना में प्रस्ताव में माने गए संचालन उपकरणों की संख्या के संबंध में कुछ व्यक्तिगत/बदलाव हैं, जो नीचे दिए गए हैं:			
	क्रम सं.	कोयला उतराई टर्मिनल के लिए मानकों के अनुसार	केओपीटी द्वारा माने गए	
	1.	रिक्लेमर-2 संख्या	रिक्लेमर-1 संख्या	1. मानी गई रिक्लेमर की क्षमता स्टेकर से अधिक है, अतः प्रत्येक बर्ष के लिए 1 रिक्लेमर पर्याप्त होगा।
	2.	बैगन लोडर, ट्रक लोडर-1 संख्या प्रत्येक	केओपीटी द्वारा मानी गई बैगन लोडर की संख्या का उल्लेख नहीं है। केओपीटी ने संभवतः ट्रक लोडरों को भी नहीं माना है।	2. बैगन लोडर माना गया है किन्तु ट्रक लोडर पर विचार नहीं किया गया है, क्योंकि कोयला, थोक कार्गो होने के कारण, रेल द्वारा खाली किए जाने की आशा है।
	3.	स्टैकर्स-2 संख्या	स्टैकर-1 संख्या	3. यंत्रीकृत बर्ष द्वारा मुख्यतः कोयले के यातायात को संचालित करने की आशा है, इसलिए किसी क्रैन पर यहाँ विचार नहीं किया गया है।
	4.	क्रैन्-2 संख्या	केओपीटी ने संभवतः क्रैन् को नहीं माना है।	4. द्वार की सफाई के लिए 4 पे-लोडर्स को शामिल किया गया है।
	5.	पे लोडर्स एवं डोजर्स-4 संख्या	डोजर-1 सं0	5. कर्मशाला लागत को विविध लागत में 5% के रूप में मानकर शामिल किया गया है।
	6.	कर्मशाला उपकरण	केओपीटी ने संभवतः कर्मशाला उपकरण को नहीं माना।	6. रेलवे के हाल ही के दिशा-निर्देशों के अनुसार, रेल द्वारा कार्गो को खाली करने के लिए रेलवे तौल-मशीन आवश्यक है।
	7.	विद्युत बिजली एवं कंट्रोल स्विच गियर्स	केओपीटी ने विद्युत कार्यों के लिए पूंजीगत लागत को माना है। यह पुष्टि की जाए कि क्या पूंजीगत लागत का संबंध विद्युत बिजली एवं कंट्रोल स्विच गियर्स से है।	
	8.	रेलवे तौल-मशीन शून्य	रेलवे तौल-मशीन	
	केओपीटी को प्रत्येक बदलाव पर औचित्य प्रस्तुत करना है।			
	(ग) अनुमानों में मानी गई लागत का औचित्य सिद्ध करते हुए, विद्युत कार्यों के लिए मानी गई एकमुस्त राशि का आधार प्रस्तुत करें।			लागत संबंधी अनुमान प्रस्तुत किए गए हैं।
	(घ) कुछ उपकरणों की पूंजीगत लागत के अनुमान में माने गए यूरो अथवा डॉलर के अनुसार विनिमय दर प्रस्तुत की जाए।			ओटी-1 के मामले में उपकरण के लिए अनुमान में माना गया विनिमय दर, इस मामले में भी लिया गया है, जो टीएएमपी द्वारा पहले से अनुमोदित है। यंत्रीकृत टर्मिनल के लिए माने गए सभी उपकरणों की अनुमानित पूंजीगत लागत, भारतीय रूप्यों में प्रस्तुत की गई है।

	(ड) पूंजीगत लागत के अनुमानों में माने गए प्रत्येक उपकरण की लागत को निकालने के लिए केओपीटी को कार्यप्रणाली प्रस्तुत करनी है। ऐसा करके समय, पूंजीगत सामान के लिए निर्यात प्रोन्नयन योजना (ईपीसीजी) के तहत उपलब्ध फायदे को ध्यान में रखा जाए।	इस वर्तमान मामले में ईपीसीजी की सुविधा उपलब्ध नहीं है।
(v)	बहुप्रयोजनीय बर्ध के लिए उपकरण लागत:	
	(क) बहुप्रयोजनीय टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित मुहैया योजना से प्रस्तावित बहु-प्रयोजनीय बर्ध के लिए केओपीटी द्वारा मानी गई मुहैया योजना से भिन्न है। इस संबंध में केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित लगाए जाने वाले प्रत्येक उपकरण की आवश्यकता को 2008 के अपफ्रंट दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित उपकरण की तुलना में औचित्य सिद्ध किया जाए।	कागों का तेजी से निष्क्रमण करने तथा उच्च टर्नओवर अनुपात के लिए एक रिक्लेमर एवं कनेक्टर पर अतिरिक्त रूप में विचार किया गया है।
	(ख) प्रत्येक उपकरण के उत्पादकता स्तर तथा बहुप्रयोजनीय टर्मिनल की क्षमता के संदर्भ में प्रस्ताव में माने गए प्रत्येक किस्म के उपकरण की संख्या का औचित्य प्रस्तुत करें।	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव के अद्यतन स्वरूप में प्रत्येक मामले में औचित्य पर विचार किया गया है।
	(ग) विभिन्न प्रकार के उपकरणों की लागत के समर्थन में तथाकथित रूप में लगाए हुए बताए गए दस्तोवजी प्रमाण इस प्रस्ताव के साथ संलग्न नहीं पाए गए। कुछ उपकरणों की लागत के संबंध में केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेजों से भी, रिक्लेमर को छोड़कर, कागों संचालन क्रिया की अनुमानित यांत्रिक लागत का परस्पर संबंध स्थापित नहीं किया गया है। अतः केओपीटी को एचएमसी, डंपर ट्रकों, फ्रंट एंड लोडरों, कनेक्टर, डोजर एवं सड़क तैल मशीन के लिए लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करने हैं।	दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किए गए हैं।
	(घ) अनुमानों में मानी गई लागत का औचित्य प्रस्तुत करते हुए, ट्रांसफार्मरों, बिजली की तार, उच्च खड़े वाले स्तंभों के लिए मानी गई एकमुश्त राशि का आधार प्रस्तुत किया जाए।	लागत-अनुमान प्रस्तुत किए गए हैं।
	(ङ) कुछ उपकरणों की पूंजीगत लागत के अनुमान में मानी गई प्रति यूरो अथवा डॉलर की विनिमय दर प्रस्तुत की जाए।	ओटी-1 के मामले में उपकरण के लिए अनुमान में मानी गई विनिमय दर, इस मामले में भी ली गई, जिसे टीएएमपी ने पहले से ही अनुमोदन प्रदान कर दिया है।
	(च) पूंजीगत लागत के अनुमानों में मानी गई प्रत्येक उपकरण की लागत निकालने के लिए केओपीटी कार्यप्रणाली प्रस्तुत करे। ऐसा करते समय, पूंजीगत सामान के लिए निर्यात प्रोन्नयन योजना (ईपीसीजी) के अंतर्गत उपलब्ध फायदे को ध्यान में रखा जाए।	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव (ओटी-1 के मामले में टीएएमपी द्वारा यथा अनुमोदित) में दिए गए लागत अनुमान की कार्यप्रणाली दी गई है। इस वर्तमान मामले में ईपीसीजी का फायदा लागू नहीं होता है।
IV	प्रचालन लागत:	
(i)	यंत्रिक बर्ध तथा बहुप्रयोजनीय बर्ध के लिए	
	लाइसेंस फीस की गणना में, केओपीटी ने, जल फ्रंट क्षेत्र के मामले में 78/- ₹0 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष की दर तथा भूमि क्षेत्र के मामले में 156/- ₹0 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष की दर को माना है। तथापि, हलिया बंदरगाह-II में भूमि के संबंध में दरों के निर्धारण के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव से, केओपीटी ने, जलफ्रंट क्षेत्र के मामले में 73.14 ₹0 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष की दर तथा भूमि क्षेत्र के मामले में 146.28 ₹0 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष की दर प्रस्तावित की है। इस स्थिति को स्पष्ट किया जाए।	अद्यतन प्रशुल्क प्रस्ताव में 1229 ₹0 प्रति 100 वर्ग मीटर की दर लाइसेंस फीस के रूप में मानी गई है, जैसा कि टीएएमपी द्वारा ताल ही में अनुमोदन प्रदान किया गया है।

(ii)	वास्तविकताय बंध के लिए:	
	(क) 2.4 लाख यूनिट प्रति वर्ष प्रति हेक्टेयर बिजली की खपत मानने के आधार का औचित्य कार्यप्रणाली के साथ प्रस्तुत किया जाए। 2008-2009 से 2011-2012 (दिसम्बर, 2011 तक) तक के वर्षों के लिए इस संबंध में वास्तविक बिजली की खपत का ब्योरा प्रस्तुत किया जाए।	ब्योरा प्रस्तुत किए गए हैं।
	(ख) प्रस्ताव से यह प्रतीत होता है कि केओपीटी द्वारा मानी गई अनुमानित विद्युत लागत, बिजली एवं प्रकाश के लिए है, जैसा कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित है। आगे यह भी प्रतीत होता है कि अनुमानित विद्युत लागत, कोयले एवं लौह अयस्क के भंडारण के लिए क्षेत्र को प्रदीप्त करने के लिए अपेक्षित बिजली के लिए है। यदि ऐसा है तो बिजली की खपत में मानी गई लौह अयस्क के भंडारण के लिए 2 हेक्टेयर भूमि तथा कोयले के भंडारण के लिए 6.1 हेक्टेयर भूमि मानने का आधार औचित्य के साथ प्रस्तुत किया जाए।	यथोक्त
	(ग) 5.38 रु० प्रति यूनिट की दर पर मानी गई बिजली की यूनिट दर का औचित्य अद्यतन दस्तावेजी प्रमाण से प्रस्तुत किया जाए।	डब्ल्यू एसईडीसीएल की साइट से डाउनलोड की गई दर प्रस्तुत की गई है।
	(घ) ईंधन की लागत के अनुमान के लिए एचएमसी के मामले में 70 लिटर प्रति घंटे की ईंधन की खपत केओपीटी ने मानी है। इस संबंध में यह स्मरण कराया जाता है कि 100 टन क्षमता की एचएमसी के लिए 70 लिटर प्रति घंटे की ईंधन की खपत है, जबकि केओपीटी ने 40 टन की कम क्षमता वाली एचएमसी को लगाने का प्रस्ताव दिया है। अतः 70 लिटर प्रति घंटे की ईंधन खपत का औचित्य प्रस्तुत किया जाए।	100 टन क्षमता की एचएमसी के लिए 70 लिटर प्रति घंटे की ईंधन की खपत मानी गई है, जैसा कि ओटी-1 के मामले में माना गया है।
	(ङ) ईंधन लागत के अनुमान में लौह अयस्क के मामले में एक एचएमसी के संचालन के लिए 1200 घंटे मानने तथा कोयले के मामले में एक एचएमसी के संचालन के लिए 2900 घंटे मानने का आधार प्रस्तुत किया जाए।	अद्यतन व्यवहार्यता रिपोर्ट में तथा अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में, लौह अयस्क के लिए 1200 घंटे तथा कोयले एवं अन्य शुष्क थोक के लिए 3160 घंटे संचालन घंटे के रूप में माने गए हैं।
	(च) 5.4 कि० मीटर की दूरी को मानते हुए तथा 2.5 लिटर प्रति किलो मीटर की खपत के आधार पर प्रति डंपर के ट्रिप की ईंधन खपत 13.5 लिटर केओपीटी ने मानी है। उक्त उपकरण के लिए माने गए खपत के कारक का दस्तावेजी प्रमाण से औचित्य सिद्ध किया जाए।	बाह्य टर्मिनल-1 के मामले में खपत का जो स्वरूप माना गया है, वही इस संबंध में माना गया है।
	(छ) लौह अयस्क के मामले में 48000 डंपर ट्रिप मानने तथा कोयले के मामले में 11600 डंपर ट्रिप मानने का आधार कार्यप्रणाली सहित प्रस्तुत किया जाए।	अद्यतन अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में इसे संशोधित किया गया है।
	(ज) केओपीटी ने पे-लोडरों के लिए 12 लिटर प्रति घंटे की ईंधन की खपत को माना है। ईंधन की खपत के कारक का उक्त उपकरण के संबंध में दस्तावेजी प्रमाण से औचित्य बताया जाए।	बाह्य टर्मिनल-1 के मामले में खपत का जो स्वरूप माना गया है, वही इस संबंध में माना गया है।
	(झ) लौह अयस्क के मामले में 8000 घंटे तथा कोयले के मामले में 19333 घंटे मानने का आधार कार्यप्रणाली सहित प्रस्तुत किया जाए।	अद्यतन अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में इसे संशोधित किया गया है।
V	कार्गो के संचालन प्रभार की गणना:	
	यंत्रोक्त एवं बहुप्रयोजनीय बोमी बर्थों के लिए 90% कार्गो विदेशी तथा 10% कार्गो तटीय मानने के आधार को प्रस्तुत किया जाए। वर्ष 2008-09 से 2011-12 (दिसम्बर, 2011 तक) के वर्षों के दौरान निजी टर्मिनल आपरेटरों द्वारा संचालित बर्थों सहित एचडीसी में विदेशी एवं तटीय कार्गो के इसी प्रकार के अनुपात को वर्षवार अलग-अलग रूप में प्रस्तुत किया जाए।	कार्गो/जलयान के आगमन के वर्तमान स्वरूप को ध्यान में रखा गया है।
VI	भंडारण प्रभार की गणना:	
(i)	वर्ष 2008-09 से 2011-12 (दिसम्बर, 2011 तक) तक के वर्षों के दौरान निजी टर्मिनल आपरेटरों द्वारा संचालित बर्थों सहित एचडीसी में कोयले एवं लौह अयस्क के वास्तविक औसत इवेल समय को अलग से वर्ष-वार प्रस्तुत किया जाए।	ओटी-1 के मामले में जैसा कि पहले से ही हमारे जवाब में इंगित किया गया है कि इस प्रकार का आंकड़ा हमारी ओर से नहीं रखा जा रहा है। तथापि, टीएएमपी, ओटी-1 के मामले में पहले से रखे गए आंकड़ों पर विश्वास कर सकता है।
VII	बर्थ बाड़ा	
(i)	पूजीगत लागत:	
	यंत्रोक्त बर्थ एवं बहुप्रयोजनीय बर्थ में बर्थ संरचना की लागत तथा ड्रेजिंग की लागत के लिए खर्च होने वाली प्रस्तावित पूजीगत लागत का समर्थन दस्तावेजी प्रमाण से प्रस्तुत किया जाए।	यंत्रोक्त एवं बहुप्रयोजनीय बर्थ दोनों के लिए बर्थ संरचना के संबंध में पूजीगत लागत के लिए दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किया गया है। बर्थों के सामने न्यूनतम ड्रेजिंग की आवश्यकता पड़ती है तथा इसके

		लिए एकमुश्त राशि पर विचार किया गया है।
(ii)	बर्थ भाड़े की गणना:	
	केस सं. टीएएमपी/24/2011-केओपीटी दिनांक 8 सितम्बर, 2011 में केओपीटी के अपफ्रंट मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप बर्थ भाड़ा प्रभार की कार्यप्रणाली पर केओपीटी विचार करे।	वही दृष्टिकोण अपनाया गया है।

8. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों के उद्धरण तथा संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों को संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

9. इस मामले पर कार्रवाई करते समय एकत्रित की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरकर सामने आती है:

(i) केओपीटी की हल्दिया बंदरगाह-II में सार्वजनिक निजी साझेदारी (पीपीपी) माध्यम के अंतर्गत विकसित की जाने वाली 2 बहुप्रयोजनीय बर्थों तथा 2 यंत्रीकृत बर्थों में से प्रत्येक में संचालित किए जाने वाले परिकल्पित कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए कौलकत्ता पत्तन न्यास (केओपीटी) का यह प्रस्ताव है। यह प्रस्ताव, (तत्कालीन) जहाज मंत्रालय, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा फरवरी, 2008 में जारी किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिए गए दिशा-निर्देशों पर आधारित है।

(ii) बहुप्रयोजनीय बर्थों में संचालित किए जाने वाले परिकल्पित कार्गो में लौह अयस्क, कोयला एवं अन्य शुष्क कार्गो आते हैं तथा यंत्रीकृत बर्थों में केवल कोयले का संचालन परिकल्पित किया गया है। केओपीटी ने कार्गो की किस्म को सूचीबद्ध नहीं किया है, जो “अन्य शुष्क थोक कार्गो” के अंतर्गत आएगा। तथापि, इसने स्पष्ट किया है कि शुष्क थोक कार्गो का, जो बहुप्रयोजनीय बर्थ में लगाए जाने वाले प्रस्तावित उपकरण के अनुरूप होगा, संचालन किया जाएगा। क्योंकि केओपीटी ने कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो को एक साथ समूहबद्ध किया है, अतः कोयले के संबंध में लागू किए जाने वाले प्राचल (पैरामीटर), शुष्क थोक कार्गो के संबंध में भी माने जाते हैं। यह नोट करने योग्य है कि बहुप्रयोजनीय बर्थ में अन्य शुष्क थोक कार्गो का शामिल किया जाना संशोधित प्रस्ताव में, जो संयुक्त सुनवाई के समय सामने आए सुझाव के आधार पर, प्रस्तावित किया गया है।

(iii) यह नोट करने योग्य है कि बहुप्रयोजनीय बर्थों में भी केओपीटी ने कोयले का संचालन लगभग 70% अनुमानित किया है। हालांकि बहुप्रयोजनीय बर्थों की एवं यंत्रीकृत बर्थों की लंबाई एकसमान है तथा जब सभी बर्थों को प्रमुखतः कोयले का संचालन करने का अनुमान है तो केओपीटी का प्रस्ताव कि बहुप्रयोजनीय बर्थों में बहुप्रयोजनीय कार्गो के संचालन का प्रभाव यह होगा कि बहुप्रयोजनीय बर्थों की क्षमता कम हो जाएगी। केओपीटी से इसलिए अनुरोध किया गया था कि वह स्पष्ट करे कि लौह अयस्क के संचालन की एचडीसी में केओपीटी के वर्तमान किसी बर्थ पर क्यों नहीं गुंजायश बन सकती तथा सभी प्रस्तावित बर्थों को कोयले के संचालन के लिए क्यों नहीं यंत्रीकृत किया जा सकता ताकि संसाधनों का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित किया जा सके।

इस मामले में, केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि बहुप्रयोजनीय बर्थ की संरचना पर विचार आयात तथा निर्यात कार्गो दोनों के संचालन की गुंजायश बनाने के लिए किया गया है। कोयला लाने वाले जहाज उतराई के लिए तथा लौह अयस्क की लदाई के लिए प्रयोग में लाए जा सकते हैं, जो जलयानों के लिए बेहतर उत्पादकता प्रदान करेंगे तथा आयातकों/निर्यातकों को समुद्री भाड़ा का फायदा भी मिलेगा। बहुप्रयोजनीय बर्थ में लौह अयस्क का संचालन इस बात को सुनिश्चित करेगा कि बैक लदान के लिए वैगनों की सुलभता होगी तथा आयातित कोयले से भिन्न प्रस्तावित उपकरण के अनुरूप अन्य शुष्क थोक कार्गो के संचालन का लचीलापन भी बना रहेगा।

(iv) जैसा कि पहले बताया जा चुका है, केओपीटी से प्राप्त प्रस्ताव, बहुप्रयोजनीय बर्थों में से प्रत्येक दो के लिए तथा यंत्रीकृत बर्थों में से प्रत्येक दो के लिए कार्गो के संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करना है। क्योंकि कार्गो का वही स्वरूप दोनों बहुप्रयोजनीय बर्थों एवं दोनों यंत्रीकृत बर्थों पर क्रमशः संचालित किए जाने का प्रस्ताव है, अतः केओपीटी ने दोनों बहुप्रयोजनीय बर्थों के लिए प्रशुल्क का वही सेट तथा दोनों यंत्रीकृत बर्थों के लिए प्रशुल्क का दूसरा सेट लागू करने का प्रस्ताव दिया है। बहुप्रयोजनीय बर्थों के लिए लागू किए जाने वाले प्रस्तावित एकसमान दरों के मान को निकालने के लिए, केओपीटी ने दो बहुप्रयोजनीय बर्थों से संबंधित पूंजीगत लागत एवं संचालन लागत की औसत को ध्यान में रखा है। इसी प्रकार से, यंत्रीकृत बर्थों के लिए लागू किए जाने वाले प्रस्तावित एकसमान दरों के मान को निकालने के लिए, केओपीटी ने दो यंत्रीकृत बर्थों से संबंधित पूंजीगत लागत एवं संचालन लागत को ध्यान में रखा है। फरवरी, 2008 की पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के दिशा-निर्देशों की उपधारा 2.2 के अनुसार, विभिन्न जिन्सों के संचालन के लिए अथवा विभिन्न सेवाएँ प्रदान करने के लिए प्रशुल्क सीमा का सेट, तदनु रूप जिन्स के संचालन के लिए इसी प्रकार की सेवाएँ प्रदान करने के लिए अगले पांच वर्षों के दौरान पत्तन में बोली लगाए जाने वाले सभी टर्मिनलों पर लागू होगा। क्योंकि बहुप्रयोजनीय बर्थों एवं यंत्रीकृत बर्थों दोनों की परिकल्पना क्रमशः इसी प्रकार के कार्गो का संचालन करने के लिए की गई है, अतः यह प्राधिकरण, बहुप्रयोजनीय बर्थों में से प्रत्येक बर्थ की तथा यंत्रीकृत बर्थों में से प्रत्येक बर्थ की क्रमशः औसत लागत पर विचार करते हुए, बहुप्रयोजनीय बर्थ एवं यंत्रीकृत बर्थ प्रत्येक के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पत्तन के प्रस्ताव से सहमत है।

सचल बंदरगाह क्रेनों (एमएचसी) एवं फ्रंट एंड लोडर्स, रिक्लेमर्स आदि जैसे सहायक उपकरणों का प्रयोग करके बहुप्रयोजनीय बर्थ में लौह अयस्क, कोयला एवं अन्य शुष्क कार्गो जैसे कार्गो का संचालन करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अब निर्धारित किया गया है। इसी प्रकार से, ग्रैब अनलोडर्स एवं सहायक उपकरणों जैसे कनवेयर्स, रिक्लेमर आदि का प्रयोग करके यंत्रीकृत बर्थ में कोयले के संचालन के लिए भी अब निर्धारित किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क है। इस संबंध में केओपीटी द्वारा यह नोट किया जाए कि केओपीटी द्वारा उक्त कार्गो के संचालन के लिए तैयार की गई प्रणाली में बहुप्रयोजनीय बर्थ अथवा यंत्रीकृत बर्थ में यदि कोई परिवर्तन किया जाता है तो प्रणाली में परिवर्तन, यदि कोई हो, को दर्शाने के लिए प्रशुल्क की समीक्षा करनी होगी।

(v) केओपीटी ने अपना प्रस्ताव अक्टूबर, 2011 में प्रस्तुत किया था। उसके बाद, इस मामले पर कार्रवाई करते समय हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण के आधार पर तथा 25 जनवरी, 2012 को हुई संयुक्त सुनवाई के समय किए गए विचार-विमर्श के आधार पर, केओपीटी ने अपने दिनांक 10 मई, 2012 के पत्र के तहत अपना प्रस्ताव अद्यतन कर दिया है। केओपीटी के दिनांक 10 मई, 2012 के अद्यतन प्रस्ताव के साथ-साथ इस मामले की कार्रवाई के दौरान केओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना/स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(क) बहुप्रयोजनीय टर्मिनल:

(vi) बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के संबंध में, केओपीटी का अद्यतन प्रस्ताव, बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का सामान्यतः पालन करता है। यह नोट किया जाए कि केओपीटी ने अनेक प्राचलों (पैरामीटरों) पर विश्वास किया है, जिन पर नदीतटीय बाह्य टर्मिनल-1 के लिए दिनांक 8 सितम्बर, 2011 के आदेश सं0 टीएमपी/24/2011-केओपीटी के अंतर्गत अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय विचार किया गया है।

(vii) बहुप्रयोजनीय बर्थ की अधिकतम टर्मिनल क्षमता:

क) इसके साथ-साथ, प्रस्तावित बहुप्रयोजनीय टर्मिनल के लिए केओपीटी द्वारा विचार की गई मुहैया योजना, दिशा-निर्देशों में उल्लिखित 20 टन क्षमता की 3 इलेक्ट्रिक लेवल लफिंग क्रेनों (ईएलएल) के बजाए 100 टन क्षमता क्षमता की 2 एमएचसी के प्रयोग पर विचार करती है। पश्चिमी बंदरगाह-घाट पर कुछ वर्तमान सुविधाओं में तथा विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) की अन्य बर्थों में पत्तन द्वारा पहले से ही 100 टन क्षमता की एमएचसी प्रयोग में लाई जा रही है। अन्य महापत्तन न्यासों जैसे पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी), कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) एवं न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) ने भी कार्गो की संचालन क्रिया के लिए लगभग 100 टन क्षमता की एमएचसी के नियोजन का प्रस्ताव दिया है। और तो और, केओपीटी के एचडीसी में नदी तटीय जेटी के बाह्य टर्मिनल-1 के लिए एमएचसी के नियोजन की परिकल्पना की गई है। ऐसा होने के कारण, ईएलएल क्रेनों के बजाए केओपीटी द्वारा एमएचसी का प्रस्तावित नियोजन, कुछ अन्य महापत्तन न्यासों में तथा कुछ अन्य परियोजनाओं के लिए उसी पत्तन में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप है।

(ख) एचडीसी में ज्वारभाटा एवं नौचालन संबंधी अन्य बाधाओं को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी ने, रिपोर्ट के अनुसार, प्रत्येक बर्थ में 2 एमएचसी के नियोजन पर विचार किया है ताकि 57 घंटों के न्यूनतम बर्थ समय के भीतर जलयानों का संचालन करना संभव हो सके। यह स्मरण किया जाए कि बाह्य टर्मिनल-1 में जलतटीय जेटी में भी प्रस्तावित बर्थ की लंबाई 270एम×40एम थी तथा कोयले एवं लौह अयस्क जैसे बहुप्रयोजनीय कार्गो के संचालन के लिए नियोजित की जाने वाली 104 टन क्षमता की दो एमएचसी की परिकल्पना की गई थी।

(ग) इस आधार पर कि हल्दिया बंदरगाह भवन समूह (एचडीसी) ज्वारभाटे वाला पत्तन है तथा जलयानों का कार्य पूरा होने के बाद समुद्री यात्रा पर निकलने के लिए उपयुक्त ज्वार-भाटा के

लिए अनिवार्यता जलयानों की प्रतीक्षा करनी पड़ती है, अतः केओपीटी ने, प्रति एमएचसी की दैनिक आउटपुट 10,000 टन, जहाज-दिवस के लिए मानी है। वास्तविक रूप में, जहाज दिवस की आउटपुट, प्रति एमएचसी प्रति दिन 8512 टन के लगभग है क्योंकि जलयान द्वारा अनुकूल ज्वारभाटे के लिए सर्विस टाइम एवं प्रतीक्षा समय की गणना में अतिरिक्त 6 घंटे का समय विभक्त हो जाता है।

इस संबंध में यह स्मरण किया जाए कि प्रस्तावित नदीतटीय सुविधा में पूर्वानुमानित स्थिति की विशिष्टता को ध्यान में रखते हुए, जैसे एमएचसी की कार्यप्रणाली को लगातार ठीक ठाक करना ताकि नदी के जल स्तर में परिवर्तन होने से जलयान की ऊपर नीचे की आवाजाही को सफलता पूर्वक सम्पन्न किया जा सके, केओपीटी के बाह्य टर्मिनल-1 में जलतटीय जेटी के अपफ्रंट का निर्धारण करते समय, प्रति एमएचसी के लिए प्रति दिन 10,000 टन की संचालन दर पर विचार किया गया था, जो न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), विशाखापटनम पत्तन न्यास (वीपीटी) के मामलों में तथा वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) तथा कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में एमएचसी के नियोजन से संबंधित बर्थ के यंत्रीकरण के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में लागू 100 टन दैनिक क्षमता की एमएचसी 12,500 टन के संचालन दर से लगभग 20% कम है।

इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि इस प्राधिकरण ने, केओपीटी की विचित्रता की स्थिति को पहले से ही स्वीकार किया हुआ है तथा बाह्य टर्मिनल-1 में जलतटीय जेटी में प्रति एमएचसी प्रति दिन 10,000 टन की जहाज दिवस आउटपुट को कम करके माना है। तदनुसार, 20,000 टन पर जहाज दिवस आउटपुट को 2 एमएचसी के लिए इस विश्लेषण में माना जाता है।

(घ) 70% के उपयोग पर 365 दिनों के लिए 20,000 टन की जहाज दिवस की आउटपुट को मानते हुए, बहुप्रयोजनीय बर्थ की अधिकतम बंदरगाह घाट क्षमता 5.11 मिलियन टन वार्षिक बैठती है, जब कि पत्तन द्वारा अधिकतम बंदरगाह घाट क्षमता 4.35 मिलियन टन अनुमानित की गई है।

(ङ) 4.35 मिलियन टन की क्षमता का मूल्यांकन करते समय, केओपीटी ने सूचित किया है कि 1.2 मिलियन टन लौह अयस्क होगा तथा बकाया 3.15 मिलियन टन कोयला एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो मिलाकर होगा। इससे लौह अयस्क का हिस्सा 27.59% तथा कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो का हिस्सा 72.41% बैठता है, जबकि केओपीटी द्वारा यथा सूचित लौह अयस्क का 30% एवं कोयले तथा अन्य शुष्क थोक कार्गो का 70% बैठता है।

(च) बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशा-निर्देशों में यार्ड क्षमता के मूल्यांकन की अलग से अपेक्षा नहीं की जाती है। केओपीटी ने उल्लेख किया है कि 72,600 वर्ग मीटर का स्टैकिंग क्षेत्र, स्टैकिंग यार्ड (अर्थात् 122310 वर्ग मी०) के विकास के लिए उपलब्ध कराए जाने वाले प्रस्तावित क्षेत्र का 65% है तथा बकाया 35% आनुषंगिक सुविधाओं के लिए है। 122310 वर्ग मीटर भूमि की क्षेत्र संबंधी आवश्यकता के लिए केओपीटी के निर्णय पर इस विश्लेषण में विश्वास किया जाता है।

(viii) पूंजीगत लागत:

केओपीटी द्वारा उसके संशोधित प्रस्ताव में दो बहुप्रयोजनीय बर्थों के लिए यथा अनुमानित पूंजीगत लागत 343.28 करोड़ रु० एवं 405.51 करोड़ रु० क्रमशः है। तदनुसार, 374.40 करोड़ रु० की औसत पूंजीगत लागत मानी जाती है, जिसमें से 276.19 करोड़ रु० कार्गो संचालन सेवाओं के लिए तथा 98.22 करोड़ रु० बर्थिंग क्रिया के लिए अनुमानित है। संचालन क्रिया के लिए पूंजीगत लागत में से 165.50 करोड़ रु० सिविल संबंधी पूंजीगत लागत के लिए तथा बकाया 110.68 करोड़ रु० उपकरण लागत के लिए अनुमानित हैं।

(क) सिविल लागत:**(i) कार्गो संचालन क्रिया:**

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश मोटे तौर पर बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए सिविल कार्यों को इंगित करते हैं तथा पत्तन न्यास द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार, सिविल लागत को मानना अपेक्षित है। केओपीटी द्वारा अनुमानित सिविल कार्यों की मदें मोटे तौर पर, दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित मदों की मानक सूची का पालन करती हैं। केओपीटी ने सिविल संबंधी लागत की कुछ मदों के लिए दर विश्लेषण भी प्रस्तुत किया है। मृदा अन्वेषण, परियोजना पर्यवेक्षण, आकस्मिकताओं, विस्तृत इंजीनियरी कार्यों, कार्यगत टेका, कर आदि के लिए अनुमानों में प्रावधान भी किए गए हैं। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित कार्गो संचालन क्रिया के लिए सिविल संबंधी लागत पर विश्वास किया जाता है।

सिविल संबंधी पूंजीगत लागत के तहत, केओपीटी ने अनुमानित सिविल लागत के 5% की दर पर विविध पूंजीगत लागत मानी है। इसी प्रकार से, केओपीटी ने अनुमानित उपकरण लागत के 5% की दर पर विविध पूंजीगत लागत मानी है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में अनुमानित सिविल एवं उपकरणों की कुल लागत की 5% की दर पर विविध पूंजीगत लागत का अनुमान विनिर्धारित है। केओपीटी ने, जबकि, संबंधित श्रेणी के अंतर्गत विविध लागत को अलग से माना है।

(ii) बर्थिंग क्रिया:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, बर्थिंग सेवाओं के लिए पूंजीगत लागत में बर्थ के निर्माण की लागत तथा बर्थ के साथ साथ की जाने वाली गाद (ड्रेजिंग) निकालने की लागत, यदि कोई हो, शामिल है। दिशा-निर्देशों में, पत्तन न्यास द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार, सिविल संबंधी लागत को मानना अपेक्षित है।

बर्थ के निर्माण के लिए पूंजीगत लागत 79.20 करोड़ रु० अनुमानित की गई है। केओपीटी ने सिविल लागत की अधिकांश मदों के लिए दर विश्लेषण प्रस्तुत किया है, जिस पर विश्वास किया जाता है।

पूंजीगत ड्रेजिंग की लागत के संबंध में, केओपीटी ने उल्लेख किया है कि बर्थ के साथ-साथ पूंजीगत ड्रेजिंग का उत्तरदायित्व सफल बोली लगाने वाले का होगा। केओपीटी ने इस लेख पर एकमुश्त राशि मानी है तथा अनुरोध के बावजूद, गाद निकाली जाने वाली मात्रा एवं यूनिट दर के समर्थन में कोई दस्तावेजी प्रमाण अथवा विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया है। गाद निकालने की लागत का अनुमान 2.50 करोड़ रु० है, जैसा कि पत्तन द्वारा प्रस्तुत किया गया है तथा इसे माना जाता है।

पत्तन ने बर्थिंग क्रिया के लागत के 5% पर विविध पूंजीगत लागत का अनुमान लगाया है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में बर्थिंग सेवा के अंतर्गत विविध पूंजीगत लागत के अनुमान के लिए विशेष रूप से कोई व्यवस्था नहीं है। यह नोट करने योग्य है कि वीपीटी की विभिन्न परियोजनाओं, वीओसीपीटी तथा मोरमुगा पत्तन न्यास (एमओपीटी) के कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावों के मामले में, इस प्राधिकरण ने 5% पर विविध पूंजीगत लागत मानी है ताकि बर्थिंग सेवा के अंतर्गत आकस्मिकताओं को पूरा किया जा सके। बाह्य टर्मिनल-1 में नदी तटीय जेटी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के संबंध में भी बर्थिंग सेवा के अंतर्गत 5% पर विविध पूंजीगत लागत मानी गई है ताकि आकस्मिकताओं को पूरा किया जा सके। उक्त उल्लिखित मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय को ध्यान में रखते हुए, इस मामले में भी बर्थिंग क्रिया के अंतर्गत विविध पूंजीगत लागत की अनुमति देना अनुपयुक्त न होगा।

(ख)

उपकरण लागत:

- (i) केओपीटी ने बताया है कि क्योंकि बहु-प्रयोजनीय बर्थ का उपयोग, कोयले की उतराई एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो तथा लौह अयस्क के लदान के लिए होगा, अतः उक्त शुष्क थोक कार्गो के संचालन के लिए मुहैया योजना उससे भिन्न है, जिसकी व्यवस्था बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में की गई है। बहुप्रयोजनीय बर्थ में सचल बंदरगाह क्रेनों, पेलोडरों, डंपरों (ट्रिपर ट्रकों), रिक्लेमर, कनवेयर एवं जेटी में कार्गो के लदान एवं उतराई के लिए डोजर की परिकल्पना की गई है। इसके अलावा, केओपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि ड्राफ्ट संबंधी सीमाओं एवं नौचालन संबंधी अन्य सीमाओं के कारण, बर्थ के सुसज्जीकरण की योजना इस प्रकार से तैयार की गई है कि सभी जलयान न्यूनतम समय में आ जाएँ।

यह नोट करने योग्य है कि अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशा-निर्देशों की उपधारा 3.2 इस प्राधिकरण को लचीलापन प्रदान करती है कि वह पत्तन की विशिष्ट शर्तों को ध्यान में रखते हुए, जिनका दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों पर प्रभाव पड़ता है, पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानकों में आवश्यक समायोजन कर सकता है। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण को ध्यान में रखते हुए तथा प्रस्तावित मुहैया योजना के बारे में न तो किसी भावी बोली लगाने वाले ने और न ही किसी प्रयोक्ता ने कोई आपत्ति उठाई है, अतः यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा प्रस्तावित मुहैया योजना, जो व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है, पर विचार करने को प्रवृत्त है।

यहाँ यह बताना प्रासंगिक है कि केओपीटी में बाह्य टर्मिनल-1 में जलतटीय जेटी के मामले में भी इसी प्रकार की मुहैया योजना पर इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास किया गया था।

- (ii) प्रत्येक बर्थ में 2 एमएचसी के नियोजन की स्थिति पर पहले से ही विचार किया जा चुका है।

केओपीटी ने, जेटी एवं यार्ड के बीच कार्गो को हटाने के लिए 25 डंपर ट्रकों के नियोजन की परिकल्पना की है। एक ट्रक द्वारा प्रति फेरा उठाए गए भार को देखते हुए तथा एमएचसी की प्रति घंटा निष्क्रमण दर को ध्यान में रखते हुए, यह देखा जा सकता है कि सैद्धान्तिक रूप से प्रस्तावित सुविधा के लिए कम से कम 21 डंपर ट्रकों की आवश्यकता पड़ेगी ताकि 20,000 टन के जहाज दिवस आउटपुट को यार्ड तक पहुँचाया जा सके। किसी आकस्मिकता के लिए जैसे ट्रकों के खराब पड़ने पर तथा मरम्मत एवं रख-रखाव के लिए अतिरिक्त ट्रकों का रखना पड़ेगा। उक्त को देखते हुए, केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 25 डंपर ट्रक पर्याप्त पाए जाते हैं तथा 5.11 मिलियन टन की उच्च अधिकतम क्षमता के लिए इन्हें रखना उपयुक्त माना जाता है। यह नोट करने योग्य है कि केओपीटी के बाह्य टर्मिनल-1 में नदीतटीय जेटी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में, अतिरिक्त ट्रिपर ट्रक माने गए थे।

केओपीटी ने कार्गो के संचालन के लिए 12 फ्रंट एंड लोडरों, रेल द्वारा कार्गो के निष्क्रमण के लिए 1 रिक्लेमर, कनवेयर, वैगन लदान की रिक्लेमिंग के लिए डोजिंग कोयले के 2 डोजरों, कार्गो को इकट्ठा करने एवं ढेर लगाने के लिए 3 पोकलेन (उत्खनकों) के प्रयोग के लिए परिकल्पना की है। केओपीटी ने उक्त उल्लिखित संख्या वाले उपकरणों के नियोजन के संबंध में इसकी क्षमता के संदर्भ में कोई औचित्य नहीं दिया है। यह देखते हुए कि किसी भी भावी बोली लगाने वाले ने और न ही किसी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित संख्या वाले उपकरणों के नियोजन के बारे में कोई आपत्ति नहीं उठाई है, अतः यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित उपकरणों की संख्या, जो व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है, पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

(iii) केओपीटी ने 3158000 यूरो में एमएचसी की लागत के समर्थन में बजटीय कोटेशन प्रस्तुत की है। केओपीटी ने ग्रेबों के लिए 14500 यूरो की लागत को जोड़ा है। केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि आयातित उपकरण की लागत में सीमाशुल्क का कोई घटक नहीं होगा। केओपीटी ने बाह्य टर्मिनल-1 में नदीतटीय जेटी के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में अपनाई गई विनिमय दर को वर्तमान मामले में भी लागू किया है। सामान्यतः अपफ्रंट प्रशुल्क के मामलों पर निर्णय करते समय संबंधित मामले को अंतिम रूप देते समय प्रचलित विनिमय दर को आयातित उपकरण की लागत से अद्यतन करने पर विचार किया जाता है। इस मामले के विश्लेषण के समय प्रति यूरो की 69.131 ₹ की विनिमय दर को देखते हुए, दो एमएचसी की अनुमानित लागत लगभग 45.67 करोड़ आती है।

केओपीटी ने डंपर ट्रकों की लागत के संदर्भ में बजटीय कोटेशन भी प्रस्तुत की है, जिसमें बीमा की लागत एवं पंजीकरण शामिल है। 25 डंपर ट्रकों की लागत लगभग 5.95 करोड़ आती है।

फ्रंट एंड लोडरों की लागत के अनुमान के लिए केओपीटी द्वारा मानी गई आधारभूत दर वही है, जैसी कि केओपीटी के बाह्य टर्मिनल-1 की नदीतटीय जेटी के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के समय मानी गई थी। इस केस के विश्लेषण के समय प्रचलित प्रति यूरो 69.131 ₹ की विनिमय दर को ध्यान में रखते हुए तथा सीमा-शुल्क 'शून्य' को मद्दे नजर रखते हुए, फ्रंट एंड लोडरों की लागत 1.15 करोड़ ₹ आती है। बकेट व्हील रिक्लेमर के लिए बजटीय कोटेशन के आधार पर तथा उत्पादन-शुल्क, बिक्री कर एवं सेवा कर घटकों पर विचार करने के बाद, जैसा कि कोटेशन में दर्शाया गया है, पूंजीगत लागत लगभग 16.21 करोड़ रूपए आती है।

केओपीटी ने कनवेयर, जिस की लम्बाई 7420 मीटर है, की लागत के संदर्भ में कोटेशन प्रस्तुत की है। उत्पादन-शुल्क, बिक्री कर एवं सेवा कर घटकों को केओपीटी द्वारा यूनिट लागत में जोड़ा गया है, जैसा कि कोटेशन में दर्शाया गया है। क्योंकि बहुप्रयोजनीय बर्थ में कनवेयर लगभग 550 मीटर लम्बी परिकल्पित की गई है, अतः केओपीटी ने गणना में 7.76 करोड़ ₹ की लागत आनुपातिक रूप में मानी है।

केओपीटी ने डोजर की लागत के संदर्भ में बजटीय कोटेशन प्रस्तुत की है। उत्पादन-शुल्क एवं बिक्री कर घटक केओपीटी द्वारा यूनिट लागत में जोड़े नहीं गए हैं, जैसा कि कोटेशन में दर्शाया गया है। अतः डोजर की लागत, जैसा कि केओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई है, अद्यतन है ताकि इस स्थिति को दर्शाया जा सके। यह लागत लगभग 4.13 करोड़ ₹ आती है।

उत्खनकों की लागत के अनुमान के लिए केओपीटी द्वारा मानी गई आधारभूत दर वही है, जैसी कि केओपीटी के बाह्य टर्मिनल-1 में नदीतटीय जेटी के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के समय मानी गई थी। इस केस के विश्लेषण के समय प्रचलित प्रति यूरो 69.131 ₹ की विनिमय दर को मानते हुए तथा सीमा शुल्क 'शून्य' को ध्यान में रखते हुए, 3 उत्खनकों की लागत 5.51 करोड़ ₹ आती है।

सड़क तौल मशीन की लागत के लिए 21 लाख रूपए की राशि के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण नहीं है। तथापि, यह लागत पत्तन द्वारा प्रस्तुत की गई व्यवहार्यता रपट में दर्शाई गई है, अतः इस पर विश्लेषण में विश्वास किया जाता है।

केओपीटी ने ट्रांसफार्मरों, बिजली की तारों आदि की लागत के संदर्भ में लागत निकालना प्रस्तुत किया है, जो 3.78 करोड़ ₹ है तथा जिसे विश्लेषण में माना गया है।

परियोजना के पर्यवेक्षण, आकस्मिकताओं, विस्तृत इंजीनियरी कार्यों, कार्यगत टेका कर इत्यादि के लिए लागत निर्धारण की प्रतिशतता पर विश्वास किया जाता है, जैसा कि पत्तन द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

पहले बताए गए कारणों के लिए, केओपीटी द्वारा मानी गई उपकरण लागत के 5% की दर पर विविध लागत को गिना गया है।

(ix) दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार, अनुमानित संशोधित पूंजीगत लागत के 16% पर नियोजित पूंजी पर रिटर्न की गणना की गई है।

(x) प्रचालन लागत:

(क)

विद्युत लागत:

(i) **प्रदीपन के लिए:**

5.38 ₹ प्रति यूनिट की दर पर प्रति वर्ष प्रति हेक्टेयर 24,0000 यूनिटों की बिजली की खपत के आधार पर 7.96 हेक्टेयर भूमि के प्रदीपन के संबंध में पत्तन द्वारा बिजली की लागत का अनुमान लगाया गया है।

यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केओपीटी द्वारा अपनाई गई प्रति हेक्टेयर प्रति वर्ष 2.4 लाख यूनिटों की बिजली की खपत, यार्ड के प्रदीपन पर खर्च की मात्रा को बताने के लिए तरल थोक टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानक है।

बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में, यार्ड के प्रदीपन के लिए बिजली की खपत के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। तथापि, यार्ड का प्रदीपन आवश्यक है। केओपीटी द्वारा मानी गई 240000 यूनिटों की प्रति हेक्टेयर प्रति वर्ष की बिजली की खपत का इस विश्लेषण में विश्वास किया जाता है।

(ii) रिक्लेमर:

3.58 रु0 प्रति यूनिट की दर प्रति वर्ष 3272 घंटों के लिए प्रति घंटा 300 यूनिट की बिजली की खपत को मानते हुए रिक्लेमर के संचालन के लिए पत्तन द्वारा बिजली की लागत का अनुमान लगाया गया है।

केओपीटी ने उल्लेख किया है कि रिक्लेमर 500 केवीए ट्रांसफार्मर से चलता है। 75% के भार-कारक एवं 80% के शक्ति कारक को देखते हुए, केओपीटी ने रिक्लेमर के लिए 300 यूनिट प्रति घंटे की बिजली की खपत के आकलन का उल्लेख किया है।

रेकों में लदान के लिए रिक्लेमरों की सहायता से 3.15 मिलियन टन कोयले का संचालन किया जाना है तथा वर्तमान प्रचलन के आधार पर प्रत्येक रैक 3650 टन कोयले का वहन करता है एवं प्रत्येक रैक के लिए लगभग 3.8 घंटे लगते हैं, अतः इस आधार पर केओपीटी ने रिक्लेमर के संचालन घंटे लगभग 3272 घंटे निकाले हैं। कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो की संशोधित क्षमता 3.70 मिलियन टन को देखते हुए, रिक्लेमर के संचालन-घंटे लगभग 3853 घंटे बैठते हैं।

(iii) केओपीटी ने 5.38 रु0 प्रति यूनिट पर बिजली की यूनिट लागत के समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत किए हैं।

(ख) ईंधन लागत:

एमएचसी:

3 ईएलएल क्रेनों के संचालन के संदर्भ में, बहुप्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित ईंधन की खपत के मानक दिए हुए हैं। क्योंकि केओपीटी ने, कार्गो के संचालन के लिए 2 एमएचसी का प्रस्ताव दिया है, अतः इसने एमएचसी के लिए ईंधन लागत का अनुमान एक एमएचसी द्वारा प्रति घंटा ईंधन की खपत 70 लिटर मानते हुए, लगाया है। नदी तटीय जेटी परियोजना में 100 टन क्षमता की एमएचसी के संदर्भ में, 70 लिटर प्रति घंटे की ईंधन खपत की अनुमति दी गई है।

प्रति एमएचसी 4350 घंटों को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी द्वारा ईंधन लागत का अनुमान लगाया गया है। निर्धारित मानकों (अर्थात् 365 दिन × 24 घंटे × 70% उपयोग) को लागू करते हुए, घंटों की संख्या प्रति एमएचसी 6132 घंटे बैठती है। जैसा कि पहले बताया जा चुका

है कि जलयान के औसत कार्गो संचालन के लिए 52 घंटे (6 घंटे की प्रतीक्षा अवधि सहित) अपेक्षित हैं। इससे आशय यह है कि कार्गो के संचालन में कुल समय का लगभग 88.50% लगेगा तथा यह उपकरण, ज्वारभाटा आदि के लिए प्रतीक्षा समय के बकाया 11.50% के लिए बेकार पड़ा रहेगा। ऐसा इसलिए है कि जब तक जलयान कार्गो के संचालन कार्य को पूरा नहीं कर लेता, तब तक बर्थ को खाली नहीं कर सकता तथा दूसरे जलयान को इस बर्थ पर नहीं लाया जा सकता। इस प्रकार से, एमएचसी के संचालन का प्रभावी समय कुल समय का 88.50% अर्थात् (6132 घंटों का 88.50%) प्रति एमएचसी 5426.82 घंटे बैठता है। (पूर्णाकों में प्रति एमएचसी 5427 घंटे)। ऐसा होने से ईंधन की खपत को 5427 घंटों के एमएचसी के वास्तविक संचालन से सम्बद्ध किया जाना चाहिए। केओपीटी द्वारा माने गए प्रति एमएचसी 4350 घंटों के बजाए प्रति एमएचसी 5427 घंटे माने गए हैं।

डंपर ट्रक:

25 डंपर ट्रकों के संचालन के लिए ईंधन की लागत का अनुमान लगाने के लिए केओपीटी ने प्रति ट्रक प्रति वर्ष 6450 घंटों के लिए प्रति ट्रक प्रति घंटा 4 लिटर की ईंधन की खपत मानी है।

प्रति ट्रक प्रति घंटा 4 लिटर की खपत, केओपीटी के बाह्य टर्मिनल-I में नदीतटीय जेटी के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के समय ट्रिपर ट्रकों के लिए मानी गई ईंधन खपत के अनुरूप मानी जाती है।

केओपीटी ने 6450 घंटों पर प्रत्येक ट्रक के लिए वार्षिक कार्य-घंटे माने हैं। 6450 घंटों में से 5250 घंटे कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो का वहन करने के लिए अनुमानित किए गए हैं। यह समझा जाता है कि केओपीटी ने 365 दिन \times 70% \times 20.50 घंटे प्रति दिन के हिसाब से 5250 घंटे निकाले हैं। प्रति दिन लगभग 20.50 घंटों के लिए एक ट्रक के कार्य घंटे, पत्तन के निर्णय पर आधारित हैं। बकाया 1200 घंटे लौह अयस्क के वहन के लिए अनुमानित किए गए हैं। इस स्थिति के आधार पर कि 1.2 मिलियन टन लौह अयस्क, रेकों से उतारा जाना है तथा यार्ड तक डंपर ट्रकों से ले जाया जाना है एवं वर्तमान प्रचलन के आधार पर प्रत्येक रेक 3800 टन लौह अयस्क का वहन करता है तथा प्रत्येक रेक को लगभग 4 घंटे लगते हैं, केओपीटी ने 1200 प्रचालन घंटे माने हैं। लौह अयस्क की संशोधित क्षमता 1.40 मिलियन टन मानते हुए, डंपर ट्रकों के प्रचालन घंटे लगभग 1484 घंटे बैठते हैं।

पे-लोडर्स:

प्रति फ्रंट एंड लोडर्स प्रति घंटा 12 लिटर की खपत, केओपीटी के बाह्य टर्मिनल-I में नदी तटीय जेटी के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के समय पे लोडर्स के लिए मानी गई ईंधन की खपत के अनुरूप देखी जाती है।

केओपीटी ने प्रत्येक फ्रंट एंड लोडर का वार्षिक प्रयोग 5305 घंटे माना है। केओपीटी ने, $365\text{दिन} \times 70\% \times 21$ घंटे प्रति दिन के आधार पर 5305 घंटों का अनुमान लगाया है। एक पे-लोडर का लगभग 21 घंटे प्रति दिन का प्रचालन, पत्तन के निर्णय पर आधारित है।

डोजर एवं पोक्लेन (उत्खनक):

केओपीटी ने प्रति डोजर प्रति घंटा 12 लिटर की ईंधन की खपत मानी है तथा उक्त ईंधन की खपत के लिए कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है। अप्रफ्रंट दिशा-निर्देशों में डोजरों के लिए ईंधन की खपत के मानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। मानकों के अभाव में यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित ईंधन की खपत पर विश्वास करने के लिए मजबूर है।

प्रति पोक्लेन प्रति घंटा 12 लिटर की खपत, केओपीटी के बाह्य टर्मिनल-1 में नदीतटीय जेटी के अप्रफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के समय पोक्लेन के लिए मानी गई ईंधन की खपत के अनुरूप देखी जाती है।

डोजरों एवं पोक्लेन दोनों की ईंधन खपत का अनुमान लगाने के लिए केओपीटी ने 6300 घंटे प्रचालन घंटे के रूप में माने हैं। 6300 घंटों में से 4562 घंटे कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो के संचालन के लिए अनुमानित किए गए हैं। यह समझा जाता है कि केओपीटी ने 4562 घंटे, $365 \times 70\% \times 18$ घंटे प्रति दिन के हिसाब से निकाले हैं। प्रति दिन लगभग 18 घंटों के लिए उपकरण का प्रचालन, पत्तन के निर्णय पर आधारित है।

बकाया 1738 घंटे लौह अयस्क के संचालन के लिए अनुमानित किए गए हैं। इस स्थिति के आधार पर कि 1.2 मिलियन टन लौह अयस्क रेकों से उतारा जाना है तथा वर्तमान प्रचालन के आधार पर कि प्रत्येक रेक 3800 टन लौह अयस्क का वहन करता है तथा प्रत्येक रेक को औसतन 5.5 घंटे लगते हैं, केओपीटी ने 1738 प्रचालन घंटे निकाले हैं। लौह अयस्क की संशोधित क्षमता 1.40 मिलियन टन मानते हुए, प्रचालन घंटे लगभग 2040 घंटे बैठते हैं।

केओपीटी द्वारा मानी गई 43.74 रु0 प्रति लिटर की ईंधन की यूनिट दर, डीजल की प्रचलित दर के रूप में देखी जाती है, जिसे विश्लेषण में एमएचसी, डंपर ट्रकों, फ्रंट एंड लोडरों, डोजरों, एवं उत्खनकों की ईंधन लागत के अनुमान में मानी जाती है।

- (ग) सिविल कार्यों पर मरम्मत एवं रख-रखाव की लागत, केओपीटी द्वारा सिविल लागत के 1% पर तथा यांत्रिक उपकरणों एवं बिजली के उपकरणों की लागत के 5% पर अनुमानित की गई है, जो दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप है।
- (घ) बीमा लागत, सकल स्थिर आस्तियों के 1% पर अनुमानित की गई है तथा अन्य खर्च, केओपीटी द्वारा सकल स्थिर आस्तियों के सकल मूल्य के 5% पर अनुमानित किए गए हैं, जो दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप हैं।
- (ङ) आस्तियों के सम्बद्ध समूह के लिए ऋजु रेखा प्रणाली के अंतर्गत कंपनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार, मूल्यहास का परिगणन, सिविल लागत पर 3.34% की दर पर तथा

उपकरणों की लागत पर 10.34 की दर पर किया जाता है तथा यह, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों के अनुरूप है।

- (च) अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशा-निर्देशों में यह विनिर्धारित है कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस फीस का अनुमान, प्रत्येक महापत्तन न्यास के दरों के मान में निर्धारित दरों के आधार पर होना चाहिए। पत्तन द्वारा लाइसेंस फीस का अनुमान, भूमि क्षेत्र के लगभग 12 हेक्टेयर के लिए तथा जलफ्रंट क्षेत्र के लगभग 5 हेक्टेयर के लिए लगाया गया है।

आबंटित किए जाने वाले प्रस्तावित कुल क्षेत्र लगभग 12 हेक्टेयर में से लगभग 8 हेक्टेयर भूमि, केओपीटी द्वारा कार्गो के भंडारण के लिए यार्ड क्षेत्र के रूप में मानी गई है तथा बकाया लगभग 4 हेक्टेयर भूमि रिक्लेमर, ट्रैक, सर्विस सड़कों के लिए भूमि, साइडिंग, वैगन लदान ट्रैक के लिए भूमि चिन्हित की गई है। केओपीटी ने कार्गो के भंडारण के लिए कुल भूमि का 66.67% उपयोग माना है, जबकि यंत्रीकृत लौह अयस्क एवं कोयला टर्मिनल के लिए यार्ड की क्षमता की गणना के लिए 70% मानक निर्धारित है। केओपीटी ने भंडारण के प्रयोजन के लिए 66.67% उपयोग क्षेत्र के विचार पर औचित्य चाहा है, जबकि ग्राउंड पर 70% एवं स्टैकिंग क्षेत्र का लगभग 33.33% रेलवे ट्रैकों के निर्माण के लिए उपकरणों को लाने ले जाने के लिए अपेक्षित है।

इस प्राधिकरण ने दिनांक 14 फरवरी, 2012 के आदेश सं० टीएमपी/40/2011-केओपीटी के तहत हल्दिया बंदरगाह-II में केओपीटी की भूमि के लिए किराया अनुसूची निर्धारित की है। बंदरगाह के भीतरी क्षेत्र में खुली भूमि के आबंटन के लिए लीज किराया 1229/- रु० प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह निर्धारित किया है। इसी प्रकार से, भूमि के अनुसूचित किराए/लाइसेंस फीस का 50% अर्थात् 614/- रु० प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह हल्दिया बंदरगाह-II के वाटर फ्रंट वाली सांझी सीमा के लिए निर्धारित किया गया है। केओपीटी द्वारा की गई गणना में लाइसेंस फीस की दर में मामूली सी त्रुटि पाई गई है, जिसे ठीक कर दिया गया है। तदनुसार, आबंटित भूमि एवं वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए 2.12 करोड़ रु० लाइसेंस फीस निकाली गई है।

- (छ) इस आधार पर कि यदि आबंटित भूमि के लिए लाइसेंस फीस की अदायगी को ध्यान में रखा जाए तो एक बोली लगाने वाले अर्थात् आईवीआरसीएल एसेट्स एंड होल्डिंग लिमिटेड (आईएचएल) ने राजस्व हिस्से की उच्चतम सीमा को गणना के एक भाग के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है। बोली लगाने वाले ने उल्लेख किया है कि ऐसा करने से, यदि कोई बोली लगाने वाला राजस्व हिस्से की उच्चतम सीमा से कम बोली लगाता है तो उसे अस्वीकार किया जा सकता है। आईएचएल के अनुसार, हालांकि, वर्तमान दिशा-निर्देशों में अपफ्रंट प्रशुल्क गणनाओं में शामिल किए जाने वाले उच्चतम सीमा के हिस्से का उल्लेख नहीं है, तथापि, इस पर कम से कम अब विचार किया जाना चाहिए।

अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में पत्तन के स्वामी को देय राजस्व हिस्से को मानना, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों की उपधारा 3.5.5 के अनुरूप नहीं है। इस प्राधिकरण के समक्ष यह सारा उपक्रम

इसलिए रखा गया है कि वह, बहुप्रयोजनीय बर्थ में संचालित किए जाने वाले प्रस्तावित कार्गो के लिए तर्कसंगत अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण करे। राजस्व हिस्से को शामिल करना, अपफ्रंट दिशा-निर्देशों की समीक्षा, वर्तमान उपक्रम के कार्यक्षेत्र से बाहर है।

- (xi) दिशा-निर्देशों में बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत, बर्थ लागत के 1% पर अनुमानित करने की अपेक्षा की गई है।

केओपीटी ने, रख-रखाव के लिए 1% के निर्धारित मानक के अलावा बर्थिंग सेवा की प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय बर्थ के निर्माण एवं गाद निकालने से संबंधित कुल पूंजीगत लागत पर 1% की दर पर बीमा एवं 3.24% की दर पर मूल्यहास को माना है।

यद्यपि दिशा-निर्देश बर्थ के 1% पर प्रचालन लागत पर रोक लगाते हैं, तथापि, आस्तियों के लिए पर्याप्त बीमे की कवरेज अपेक्षित है तथा इस तथ्य को झुटलाया नहीं जा सकता कि आस्तियों का मूल्य, टूट-फूट के कारण मूल्यह्रासित होगा। अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ भाड़ा निर्धारित करते समय, जिनमें केओपीटी में बाह्य टर्मिनल-1 में नदीतटीय जेटी शामिल है, इस स्थिति को समझा गया था तथा बीमे की लागत एवं मूल्यहास पर विचार किया गया था ताकि बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व की आवश्यकता का मूल्यांकन किया जा सके।

उक्त बताई गई स्थिति को देखते हुए, बर्थ भाड़ा सेवा से राजस्व की आवश्यकता के मूल्यांकन के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय इस मामले में भी बीमा लागत एवं मूल्यहास लागत के कारक पर विचार किया गया है।

बहु प्रयोजनीय एवं यंत्रीकृत दोनों बर्थों के लिए आईवीआरसीएल एसेट्स एंड होल्डिंग लिमिटेड (आईएचएल) ने उल्लेख किया है कि क्योंकि बर्थिंग सेवा से संबंधित प्रचालन लागत, गाद निकालने के रख-रखाव के लिए किसी लागत को नहीं दर्शाती है, इसलिए यह समझा जाता है कि बंदरगाहों में एवं पहुँच मार्गों में गाद निकालने के लिए किसी प्रकार के रख-रखाव की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। इस संबंध में केओपीटी ने उल्लेख किया है कि रख-रखाव लागत के लिए 1% के मानक पर विचार किया गया है। यह नोट करने योग्य है कि 1% के निर्धारित मानक की गणना, बर्थ लागत एवं ड्रेजिंग की पूंजीगत लागत की प्रतिशतता के रूप में की गई है। अतः केओपीटी के जवाब से यह अनुमान लगाया जाता है कि ड्रेजिंग के रख-रखाव की लागत 1% के रख-रखाव लागत की सीमा में शामिल की गई है।

- (xii) बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तुत अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के विवरण में संशोधन उक्त विश्लेषण के अनुरूप किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुलग्नक-1 (क) के रूप में संलग्न है।

- (क) कार्गो संचालन क्रिया के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता, जो प्रचालन लागत एवं नियोजित पूंजी पर रिटर्न का जोड़ है, का अनुमान पत्तन द्वारा अनुमानित 99.06 करोड़ ₹0 की तुलना में 99.65 करोड़ ₹0 पर अनुमानित किया गया है।

- (ख) बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए दिशा-निर्देशों के अनुरूप कुल राजस्व की आवश्यकता का 90% संचालन प्रभार के लिए, प्रत्येक 5% भंडारण प्रभार एवं विविध प्रभार के लिए केओपीटी द्वारा प्रभाजित किया गया है।
- (ग) कोयले तथा केवल विदेशी लौह अयस्क कार्गो के हिस्से के मामले में तटीय एवं विदेशी कार्गो को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी ने विदेशी लौह अयस्क एवं कोयले के संचालन के लिए विभेदक दरों को रखा है। यहाँ यह बताना प्रासंगिक है कि अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए निर्धारण किया जाता है ताकि अनुमानित राजस्व की आवश्यकता को पूरा करने के लिए बर्थ को अधिकतम क्षमता पर चलाया जाए, जिसमें लौह अयस्क, कोयला एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो सम्मिलित हैं। तटीय कोयला कार्गो के लिए रियायती दर का प्रभाव केवल विदेशी कोयला कार्गो द्वारा ही वहन नहीं किया जाना चाहिए। अतः पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित विभेदक दरों के बजाए विदेशी लौह अयस्क, कोयला एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो के संचालन के लिए एकसमान दर निर्धारित की जाती है। यह नोट करने योग्य है कि बाह्य टर्मिनल-1 में नदीतटीय जेटी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के मामले में भी एकसमान दरें विदेशी लौह अयस्क एवं कोयले के संचालन के लिए निर्धारित की गई थीं। इसके अलावा, कोयले एवं लौह अयस्क दोनों के लिए अनुमानित उत्पादकता के स्तर वही हैं तथा इन दो प्रकार के कार्गो के बीच आस्तियों का नियोजन अलग से केओपीटी द्वारा नहीं बताया गया है।
- (घ) यहाँ यह बताना प्रासंगिक है कि कार्गो संचालन सुविधा की लागत में तौल-मशीन की लागत भी शामिल है। उक्त सेवा से प्रभाजित राजस्व की आवश्यकता को पूरा करने के लिए प्रत्येक सेवा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना की जाती है, अतः यह अनुचित न होगा कि कार्गो के संचालन में तौल मशीन की सेवा प्राप्त करने के लिए अथवा विविध प्रभारों के लिए प्रावधान को शामिल किया जाए। केओपीटी ने विविध प्रभारों के एक भाग के रूप में तौल मशीन के प्रयोग के लिए प्रभारों को माना है।
- (ङ) सरकार के नीतिगत निर्देशों के अनुसार, सामान्य कार्गो/जलयान से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक नहीं, तटीय कार्गो के लिए (कच्चे तेल, लौह अयस्क एवं लौह अयस्क गुट्टिकाओं सहित तापीय कोयला एवं पीओएच को छोड़कर) रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाना चाहिए। तदनुसार, केओपीटी ने कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो के संचालन के लिए रियायती दरें, सरकार की नीति के अनुरूप प्रस्तावित की हैं। केओपीटी ने कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो के संपूर्ण यातायात को माना है ताकि तटीय जलयानों के लिए लागू रियायती दरों का लाभ उठाया जा सके, अतः यह अनुमान लगाया जाता है कि तापीय कोयले को (जिस पर रियायती प्रशुल्क लागू नहीं होते हैं) बहुप्रयोजनीय बर्थ पर संचालित किया जाना परिकल्पित नहीं है।

केओपीटी ने कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो के लिए क्रमशः 90% एवं 10% के रूप में कुल अधिकतम क्षमता में विदेशी एवं तटीय कार्गो के हिस्से का अनुमान लगाते हुए,

कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो के संचालन के लिए रियायती दरें प्रस्तावित की हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उसके द्वारा अनुमान लगाया गया तटीय/विदेशी कार्गो/जलयान का हिस्सा वर्तमान संरचना पर आधारित है। यद्यपि आईवीआरसीएल एसेट्स एंड होल्डिंग लिमिटेड (आईएचएल) ने उल्लेख किया है कि विदेशी कार्गो का हिस्सा तटीय कार्गो से 60% एवं 40% में बदला जाना चाहिए, तथापि, इसने अपने कथन के समर्थन में कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि, केओपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि यदि भविष्य में तटीय/विदेशी कार्गो/जलयान की संरचना में परिवर्तन होने के कारण सफल बोली लगाने वाले का वास्तविक अर्जन प्रभावित होता है तो बोली लगाने वाला संबंधित प्राधिकारियों के साथ इस मामले को उस समय प्रचलित नियमों एवं दिशा-निर्देशों के अनुसार, उठा सकता है। यह स्पष्ट नहीं है कि अपफ्रंट प्रशुल्क की सीमा, जो अब निर्धारित की जानी है, के आधार पर इस परियोजना के लिए बोली लगाने की प्रक्रिया पूर्ण होने के बाद, कालान्तर में तटीय/विदेशी कार्गो/जलयान के भिन्न हिस्से पर कैसे विचार किया जा सकता है। इस मामले में, केओपीटी द्वारा यथा सूचित तटीय/विदेशी कार्गो/जलयान मूल्यों की प्रतिशतता हिस्से पर विश्वास किया जाता है।

तदनुसार, अनुमानित राजस्व की आवश्यकता को पूरा करने के लिए विदेशी/तटीय कार्गो की प्रत्येक की संरचना के संदर्भ में लौह अयस्क, कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो के लिए संचालन दर निकाली गई है।

- (च) केओपीटी ने, आयतित कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो के संबंध में 5 निशुल्क दिवस तथा निर्यात लौह अयस्क कार्गो के लिए 15 निशुल्क दिवस प्रस्तावित किए हैं, जो दिशा-निर्देशों के अनुरूप हैं। केओपीटी ने अनुमान लगाया है कि कुल कार्गो का 75% निशुल्क दिवसों में निपटा दिया जाएगा तथा बकाया कार्गो के 25% पर भंडारण प्रभार लगेगा। इसके अलावा, इस कार्गो में से 50% कार्गो पहले 5 दिनों में, 40% कार्गो अगले पांच दिनों में तथा बकाया 10% कार्गो तीसरे पड़ाव में निपटाए जाने का अनुमान है। इससे यह स्थिति बनती है कि भंडारण प्रभार लगने वाले अनुमानित कुल कार्गो में से उक्त कार्गो के 100% पर पहले पांच दिनों में भंडारण प्रभार लगेगा, 50% कार्गो अगले पांच दिनों के दौरान पत्तन में रहेगा तथा बकाया 10% कार्गो अगले पांच दिनों में निपटाया जाएगा। इस संबंध में केओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई गणना में कुछ असंगतियाँ हैं, इसलिए उक्त उल्लिखित स्थिति सामने आ रही है। बहुप्रयोजनीय बर्थ में संचालित किए जाने वाले प्रस्तावित संपूर्ण कार्गो के लिए निशुल्क अवधि के बाद पहले पांच दिनों के दौरान 3.95 रु0 प्रति टन प्रति दिवस की दर बैठती है। परवर्ती पड़ावों के लिए दर, पहले पड़ाव की दर से 1.5 गुना एवं 2.25 गुना, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित की गई है।

(छ) संशोधित राजस्व आवश्यकता के आधार पर विविध प्रभारों के लिए सामान्य अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा 9.75 रु० पर निर्धारित की गई है, जबकि पत्तन द्वारा कोयले के लिए 11.51 रु० प्रति टन तथा लौह अयस्क के लिए 11.06 रु० प्रति टन प्रस्तावित की गई है। विविध प्रभार में विविध सेवाएँ जैसे झाड़ू लगाना, तोलन, प्राप्ति एवं सुपुर्दगी प्रभार आते हैं।

(ज) बर्थिंग सेवा से राजस्व की आवश्यकता, पत्तन द्वारा 20.96 करोड़ रु० पर अनुमानित की गई है। केओपीटी ने विदेश जाने वाले जलयान के लिए बर्थ भाड़ा रूपों की दृष्टि से 1.10 रु० प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा मानी है।

टर्मिनल में संचालित किए जाने वाले प्रस्तावित कुल कार्गो में से केओपीटी ने माना है कि 70% कार्गो पैनामैक्स जलयानों द्वारा तथा बकाया 30% कार्गो हैंडीमैक्स जलयानों द्वारा संचालित किया जाएगा। इसके अलावा, केओपीटी ने माना है कि 90% कार्गो का संचालन विदेशगामी जलयानों द्वारा तथा 10% कार्गो तटीय जलयानों द्वारा किया जाएगा।

38,400 टन का औसत पार्सल आकार होने के कारण तथा 24 घंटों में 20,000 टन कार्गो संचालन दर से एक जलयान को अपनी कार्गो संबंधी क्रियाओं को पूरा करने में 46 घंटे लगते हैं। तथापि, अनुकूल ज्वारभाटे की स्थितियों के लिए जलयान को औसतन 6 और घंटों के लिए नौचालन के लिए ठहरना पड़ेगा। जैसा कि गणनाओं से देखा जा सकता है कि जलयान पर बर्थ भाड़ा 52 घंटे के पूरे ठहराव के लिए लगेगा। अतः 6 घंटे के अतिरिक्त समय को भी बर्थ भाड़ा गणना में लिया जाना चाहिए ताकि कुल जी आर टी घंटों को निकाला जा सके। इस प्रकार का दृष्टिकोण, केओपीटी के बाह्य टर्मिनल-1 में नदीतटीय जेटी के लिए अपफ्रंट बर्थ भाड़े के निर्धारण के समय अपनाया गया है।

20.96 करोड़ रु० की बर्थिंग सेवा से राजस्व की आवश्यकता के आधार पर और बर्थ की बढ़ी हुई क्षमता को मानते हुए तथा तटीय जलयानों की जीआरटी घंटों के अनुपात को एवं विदेशगामी जलयानों की जी आर टी घंटों को मानते हुए, अपफ्रंट बर्थ भाड़ा दर विदेशी-गामी जलयानों के लिए 0.95 रु० प्रति जी आर टी प्रति घंटा अथवा उसके हिस्से तथा तटीय जलयानों के लिए 0.57 रु० प्रति जी आर टी प्रति घंटा अथवा उसके हिस्से के लिए बैठती है, जबकि केओपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्थ भाड़ा विदेशगामी जलयान के लिए 1.10 रु० प्रति जी आर टी प्रति घंटा अथवा उसके हिस्से तथा तटीय जलयानों के लिए 0.66 रु० प्रति जी आर टी प्रति घंटा अथवा उसके हिस्से के लिए बैठती है।

अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ भाड़ा को अंतिम रूप देते समय, इस प्राधिकरण द्वारा पहले से ही यह निर्णय किया जा चुका है कि अपफ्रंट बर्थ भाड़ा प्रभार को केवल रूप के रूप में अनुमोदित किया जाए। बर्थ भाड़ा को रूप में नाम देने के लिए

केओपीटी का प्रस्ताव, इस प्राधिकरण द्वारा अन्य अपफ्रंट मामलों में लिए गए निर्णय के अनुरूप है।

- (xiii) बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट अनुसूची में, केओपीटी ने सामान्य शब्दों जैसे तटीय जलयान, विदेशगामी जलयान, निशुल्क अवधि, प्रति दिन, पत्तन, सप्ताह के लिए परिभाषाएँ प्रस्तावित की हैं। ये परिभाषाएँ, अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में प्रत्येक शब्द के लिए निर्धारित परिभाषा के अनुरूप पाई गई हैं।
- (xiv) प्रस्तावित अपफ्रंट अनुसूची में, केओपीटी ने, विदेशगामी जलयान अथवा तटीय जलयान के रूप में जलयान के वर्गीकरण के लिए मानक निर्धारित करने वाली कुछ शर्तें विलंबित अदायगी/वापसी रकम पर ब्याज लगाने की शर्तें, टर्मिनल के कारण तर्कसंगत स्तर के बाद के विलंब के लिए प्रभार न लगाना, तटीय जलयान/कार्गो के लिए रियायती दरों को लगाने वाली शर्तें, उच्चतम सीमा की दरों से अपेक्षाकृत कम प्रभार लगाने के लिए टर्मिनल आपरेटर को प्रदान किए गए लचीलापन को शासित करने वाली शर्तें, पत्तन के दरों के मान में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुरूप हैं।
- (xv) बर्थ भाड़ा अनुसूची में, बर्थ भाड़ा जैसी सामान्य शर्तें, उस समय से लगाई जानी चाहिए, जिस समय से जलयान बर्थ पर आता है तथा तब तक लगनी चाहिए, जब तक जलयान बर्थ को खाली नहीं करता है। उस अवधि के लिए बर्थ भाड़ा प्रभार नहीं लगाया जाना चाहिए, जब जलयान, टर्मिनल आपरेटर के उपकरण के खराब होने के कारण अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य किसी अन्य कारण अथवा बिजली के कारण, लगातार एक घंटे अथवा उससे अधिक के लिए बर्थ पर निष्क्रिय रहता है। बर्थ भाड़ा प्रभारों में बर्थ पर बने रहने के लिए प्रभार तथा सफाई, अलाव, गलत सिग्नल के लिए बर्थ भाड़ा दण्ड-प्रभार लगाना, आउस्टिंग प्राथमिकता / प्राथमिकता बर्थ भाड़ा जैसी सेवाएँ प्रदान करना, पत्तन के दरों के मान में तथा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित शर्तों के अनुरूप देखी जाती हैं।
- (xvi) केओपीटी ने एक शर्त निर्धारित की है जिसमें कहा गया है कि जलयान के प्रस्थान के लिए अपनी तैयारी का सिग्नल देने के समय के बाद बर्थ भाड़ा 6 घंटे के लिए नहीं लगेगा बशर्ते कि अनुकूल ज्वारभाटे की उपलब्धता हो। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों की उपधारा 6.6.1 में यथा विनिर्धारित शर्त को संशोधित किया जाता है ताकि 4 घंटों को दर्शाया जा सके।
- (xvii) केओपीटी ने यह उल्लेख करते हुए एक प्रावधान प्रस्तावित किया है कि कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो के लिए समेकित संचालन प्रभार, जलयान से कार्गो की उतराई के लिए, कार्गो को स्टैकयार्ड तक ले जाना, 5 दिनों की निशुल्क अवधि तक के लिए स्टैकयार्ड में भंडारण तथा ट्रकों/वैगनों में लदाई के लिए हो। इसी प्रकार से, लौह अयस्क के निर्यात कार्गो के संबंध में समेकित संचालन प्रभार, स्टैकयार्ड में ट्रकों/वैगनों से कार्गो की उतराई के लिए, 15 दिनों की निशुल्क अवधि तक स्टैकयार्ड में भंडारण, जेटी में लदान के स्थल तक कार्गो को ले जाने तथा जहाज में लदान के लिए हो।

कोयले, अन्य शुष्क थोक कार्गो एवं लौह अयस्क के लिए समेकित प्रभार में घाट किराया एवं श्रमिकों तथा/अथवा उपकरणों की आपूर्ति, जहाँ आवश्यक हो, और अन्य सभी विविध प्रभार, जो दरों के मान में विशेष रूप से निर्धारित न हों, शामिल हैं।

(ख) यंत्रीकृत थोक टर्मिनल:

(xviii) यंत्रीकृत बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के संबंध में केओपीटी का अद्यतन प्रस्ताव सामान्यतः आयात कोयले के संचालन के लिए यंत्रीकृत बर्थ के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का पालन करता है।

(xix) यंत्रीकृत बर्थ की अधिकतम टर्मिनल क्षमता:

(क) अधिकतम घाट क्षमता:

(i) आयात कोयले के संचालन के लिए प्रस्तावित यंत्रीकृत बर्थ के लिए केओपीटी द्वारा मानी गई मुहैया योजना का 900 टीपीएच क्षमता के 2 ग्रैब अनलोडरो को प्रयोग में लाने का विचार है।

(ii) केओपीटी के प्रस्ताव में यंत्रीकृत बर्थ में पैनामैक्स जलयानों एवं हैंडीमैक्स जलयानों का संचालन परिकल्पित है। इस आधार पर कि हल्दिया बंदरगाह भवनसमूह (एचडीसी) ज्वारभाटे वाला पत्तन है तथा जलयानों को कार्य पूरा करने के बाद नौचालन के लिए उपयुक्त ज्वारभाटे के कारण अनिवार्यतः इंतजार करना पड़ता है, अतः केओपीटी ने पैनामैक्स एवं हैंडीमैक्स दोनों जलयानों के लिए 2 ग्रैब अनलोडरों से 24,000 टन प्रति दिन का जहाज दिवस आउटपुट माना है, जबकि यंत्रीकृत कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशा-निर्देशों में पैनामैक्स जलयानों के लिए 35,000 टन प्रति दिन एवं हैंडीमैक्स जलयानों के लिए 15,000 टन का जहाज दिवस आउटपुट निर्धारित किया गया है।

वास्तव में, केओपीटी ने पैनामैक्स जलयानों एवं हैंडीमैक्स जलयानों दोनों के लिए लगभग 27,000 टन जहाज दिवस आउटपुट माना है तथा उसने जहाज दिवस आउटपुट में 6 घंटे का अतिरिक्त समय, सर्विस समय के लिए तथा जलयान द्वारा उपयुक्त ज्वारभाटे के लिए प्रतीक्षा समीक्षा में विभक्त किया है।

इस संबंध में यह स्मरण किया जाए कि केओपीटी में बाह्य टर्मिनल-I में नदीतटीय जेटी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय नदी के जल स्तर में परिवर्तन होने से जलयान के ऊपर एवं नीचे के संचालन को नियंत्रित करने के लिए संचल बंदरगाह क्रेनों (एम एच सी) की कार्यप्रणाली की लगातार अदला-बदली कर जैसी प्रस्तावित जलतटीय सुविधा में अनुमानित स्थिति की विशिष्टता को तथा मुख्यतः सतह कार्गो जलयान के संचालन को देखते हुए संचालन दर में 20% की कटौती पर अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में, जहाँ एमएचसी के नियोजन की परिकल्पना की गई थी, माने गए उत्पादकता स्तर के संदर्भ में विचार किया गया था।

इस प्राधिकरण ने केओपीटी में इस विशिष्ट स्थिति को समझते हुए तथा इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, प्राधिकरण ने एमएचसी के उत्पादकता स्तर में 20% की कटौती को माना है, दिशा-निर्देशों में उल्लिखित पैनामैक्स जलयानों के लिए जहाज के बर्थ के दैनिक आउटपुट के मानक में उसी प्रतिशतता से कमी लाई गई है। तदनुसार, पैनामैक्स जलयानों की जहाज दिवस आउटपुट 2 ग्रैब अनलोडरों की सहायता से 28,000 टन प्रति दिन (35,000 टन×80%) मानी गई है। हैंडीमैक्स जलयानों के मामले में, यद्यपि अपफ्रंट दिशा-निर्देशों में 15,000 टन प्रति दिन का जहाज दिवस आउटपुट निर्धारित है, केओपीटी ने वास्तव में जहाज दिवस आउटपुट 20,700 टन प्रति दिन माना है, जैसा कि पहले कहा जा चुका है। इस संबंध में प्रस्ताव, व्यवहार्यता रिपोर्ट द्वारा समर्थित है। क्योंकि हैंडीमैक्स जलयान तुलनात्मक रूप में अपेक्षाकृत छोटे होंगे तथा यह मानते हुए कि केओपीटी ने उच्च क्षमता वाले ग्रैब अनलोडरों के नियोजन को मानते हुए, उच्च जहाज दिवस आउटपुट को माना है, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित हैंडीमैक्स जलयानों की जहाज दिवस आउटपुट पर विश्वास किया जाता है। यह नोट करने योग्य है कि इसी प्रकार के कार्गो के लिए 2 एमएचसी का प्रयोग करते हुए, बहुप्रयोजनीय बर्थों में जहाज दिवस आउटपुट लगभग 20,000 टन प्रति दिन है।

- (iii) पैनामैक्स जलयानों के लिए प्रतिदिन 28,000 टन पर जहाज दिवस आउटपुट एवं हैंडीमैक्स जलयानों के लिए 20,700 टन दैनिक आउटपुट, 70% के उपयोग को मानते हुए, यंत्रीकृत बर्थ की अधिकतम घाट क्षमता 6.59 मिलियन टन प्रति वर्ष बैठती है, जबकि पत्तन द्वारा यथा अनुमानित अधिकतम घाट क्षमता 5.25 मिलियन टन प्रति वर्ष है।

(ख) अधिकतम यार्ड क्षमता:

- (i) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यह विनिर्धारित है कि यार्ड क्षमता का मूल्यांकन, पत्तन द्वारा विकास के लिए उपलब्ध कराए गए यार्ड के क्षेत्र के लिए किया जाना चाहिए। अपने अद्यतन प्रस्ताव में पत्तन यंत्रीकृत बर्थ के लिए लगभग 9.98 हेक्टेयर भूमि के कुल भूमि क्षेत्र का आवंटन परिकल्पित किया है। उक्त क्षेत्र में से 5 एकड़ क्षेत्र भंडारण प्रयोजन के लिए निर्धारित किया गया है तथा भूमि का बकाया 4.89 हेक्टेयर क्षेत्र आनुषंगिक कार्यों के प्रयोग के लिए परिकल्पित किया गया है। प्रसंगवश, मूल प्रस्ताव में केओपीटी ने प्रति बर्थ के लिए 5.4 हेक्टेयर भंडारण क्षेत्र की परिकल्पना की थी। केओपीटी ने कार्गो के भंडारण के लिए कुल क्षेत्र से लगभग 50% के उपयोग को माना है, जबकि यंत्रीकृत कोयला टर्मिनल के लिए यार्ड क्षमता की गणना के लिए सांकेतिक मानक 70% निर्धारित है।

स्टैकिंग प्रयोजन के लिए उपलब्ध कुल क्षेत्र में से लगभग 50% को मानने से यार्ड क्षमता, टर्मिनल क्षमता का प्रतिबंधक कारक बन जाता है। दूसरे शब्दों में, केओपीटी द्वारा मूल्यांकित की गई संशोधित घाट क्षमता एवं यार्ड क्षमता के बीच 20% से अधिक का वेमेल होगा।

इस संबंध में यहाँ यह बताना प्रासंगिक है कि केओपीटी, नदीतटीय पत्तन होने के कारण तथा ज्वारभाटे एवं नौचालन बाधाओं के कारण, घाट की तरफ की क्षमता सामान्यतया सीमित करने वाली क्षमता का कारक बन जाती है। इस मामले में, जब घाट क्षमता उपलब्ध है तो अपर्याप्त यार्ड क्षमता के कारण टर्मिनल क्षमता को सीमित करना तर्कसंगत प्रतीत नहीं होता। वास्तव में, ऐसा प्रतीत नहीं होता कि भूमि की उपलब्धता एक बाधा है। प्रत्येक यंत्रीकृत बर्थ के लिए प्रस्तावित 9.87 हेक्टेयर कुल बैक अप क्षेत्र में से केओपीटी ने, उस क्षेत्र का लगभग 50% क्षेत्र भंडारण के प्रयोजनों के उपयोग के लिए अनुमानित किया है। संभवतः इस प्रकार का नियतन, पत्तन द्वारा मूल्यांकित 5.25 मिलियन टन की घाट क्षमता की आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त होगा। इतनी बड़ी मात्रा की आवश्यकता को पूरा करने के लिए अपेक्षित भंडारण क्षेत्र, यदि अन्य प्राचलों (पैरामीटर्स) में कोई परिवर्तन न हो, लगभग 6.27 हेक्टेयर का होगा। उपलब्ध 9.89 हेक्टेयर के कुल क्षेत्र में से भंडारण के लिए यह क्षेत्र प्रदान करना असंभव प्रतीत नहीं होता है। बढ़ा हुआ भंडारण क्षेत्र, कुल क्षेत्र में से लगभग केवल 63.5% का होगा। यह नोट करने योग्य है कि बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए भी केओपीटी ने उपभोग कारक लगभग 66.67% माना है।

इसलिए, पत्तन द्वारा दिए गए स्तर पर अन्य सभी प्राचलों को ध्यान में रखते हुए तथा लगभग 63.5% के उपयोग कारक पर विचार करते हुए, अधिकतम यार्ड क्षमता 6.59 मिलियन टन वार्षिक मानी जाती है, ताकि 6.59 मिलियन टन वार्षिक की अधिकतम घाट क्षमता के साथ तालमेल बनाया जा सके।

- (ii) अपफ्रंट प्रशुल्क सेटिंग के लिए दिशा-निर्देशों में स्टैकिंग कोयले के लिए 3 टन प्रति वर्ग मीटर का स्टैकिंग कारक मानक निर्धारित किया गया है। केओपीटी ने 5 टन प्रति वर्ग मीटर के स्टैकिंग कारक को माना है। एचडीसी में प्राप्त की गई 'वास्तविकों' से स्टैक की ऊँचाई के औचित्य के बारे में पूछे गए विशिष्ट प्रश्न के बावजूद तथा अन्य निजी आपरेटरों द्वारा बर्थ में संचालित कि गई स्टैक की ऊँचाई के प्रश्न पर केओपीटी ने अपेक्षित विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। यह नोट करने योग्य है कि वीपीटी, वीओसीपीटी में कोयले टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय 6 टन प्रति वर्ग मीटर की स्टैक ऊँचाई मानी गई थी। इस संबंध में केओपीटी ने तर्क दिया है कि अन्य मामलों में कोयले के लिए मानी गई स्टैक ऊँचाई मानी गई थी। इस संबंध में केओपीटी ने तर्क दिया है कि अन्य मामलों में कोयले के लिए मानी गई स्टैक ऊँचाई, मृदा की बेहतर स्थिति के कारण 9 मीटर की स्टैकिंग ऊँचाई पर आधारित है। तथापि, हल्दिया बंदरगाह-II में उपलब्ध मृदा की किस्म को देखते हुए, 7 मीटर की स्टैकिंग ऊँचाई संभव है, जो लगभग 5 टन प्रति वर्ग मीटर के स्टैकिंग कारक को निकालती है। यह नोट करने योग्य है कि वीपीटी के ईस्ट घाट-1ए बर्थ में तापीय कोयले एवं भाप कोयले के संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के संबंध में भी 7 मीटर की स्टैक

ऊँचाई के लिए 5 टन प्रति वर्ग मीटर की स्टेक ऊँचाई मानी गई थी। अतः यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा स्वीकृत स्टेक कारक पर विश्वास करता है।

(iii) दिशा-निर्देशों में निर्धारित कोयले के टर्मिनल के लिए 30 दिन के ड्रवेल समय के आधार पर प्लाट टर्नओवर का मानक 12 है। क्योंकि स्टेक यार्ड से कोयले का प्रस्तावित निष्क्रमण, यंत्रीकृत वैगन लदान प्रणाली के माध्यम से किया जाएगा, इसलिए केओपीटी ने 12 दिन का ड्रवेल समय माना है तथा प्लाट टर्नओवर अनुपात 30 अपनाया है। इसके समनुरूप, भंडारण प्रभावों की गणना में अपेक्षाकृत कम संख्या के निशुल्क दिवस माने गए हैं। इस स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

(iv) स्टेकिंग के प्रयोजन के लिए कुल भूमि के 63.5% को 5 टन प्रति वर्ग मीटर के स्टेकिंग कारक एवं 30 का टर्न ओवर अनुपात मानते हुए, यंत्रीकृत बर्थ की अधिकतम यार्ड क्षमता 70% के उपयोग पर 6.59 मिलियन टन बैठती है।

(ग) यंत्रीकृत टर्मिनल के लिए अधिकतम क्षमता, तदनुसार, अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना की दृष्टि से 6.59 मिलियन टन प्रति वर्ग मानी जाती है।

(xx) पूँजीगत लागत:

केओपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में दो यंत्रीकृत बर्थों के लिए यथा अनुमानित पूँजीगत लागत क्रमशः 480.02 करोड़ रु० एवं 482.50 करोड़ रु० है। तदनुसार, प्रति बर्थ औसत पूँजीगत लागत 481.27 करोड़ रु० मानी जाती है, जिसमें से कार्गो संचालन सेवाओं के लिए 423.52 करोड़ रु० तथा बर्थिंग क्रिया के लिए 57.75 करोड़ रु० अनुमानित है। संचालन क्रिया के लिए पूँजीगत लागत में से 116.73 करोड़ रु० सिविल पूँजीगत लागत के लिए तथा बकाया 306.78 करोड़ रु० उपकरण लागत के लिए अनुमानित किए गए हैं।

(क) सिविल लागत:

(i) कार्गो संचालन क्रिया:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश मोटे तौर पर यंत्रीकृत कोयले टर्मिनल के लिए शामिल सिविल कार्यों को इंगित करते हैं तथा पत्तन न्यास द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार, सिविल संबंधी लागत पर विचार करना अपेक्षित है। केओपीटी द्वारा अनुमानित सिविल कार्यों की मदें मोटे तौर पर यंत्रीकृत कोयले टर्मिनल के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित मदों की मानक सूची का पालन करती हैं। केओपीटी ने कुछ मदों की सिविल लागत के लिए दर विश्लेषण भी प्रस्तुत किया है। अनुमानों में मृदा अन्वेषण, परियोजना पर्यवेक्षण, आकस्मिकताओं, विस्तृत इंजीनियरी, कार्य-टेका आदि के लिए प्रावधान भी किए गए हैं। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित कार्गो संचालन क्रिया के लिए सिविल लागत पर विश्वास किया जाता है।

सिविल पूंजीगत लागत के अंतर्गत केओपीटी ने अनुमानित सिविल लागत की 5% की दर पर विविध पूंजीगत लागत मानी है। इसी प्रकार से, केओपीटी ने अनुमानित उपकरण लागत की 5% की दर पर विविध पूंजीगत लागत को माना है। यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यह विनिर्धारित है कि अनुमानित सिविल एवं उपकरणों की कुल राशि के 5% की दर पर विविध पूंजीगत लागत का अनुमान रखा गया है। केओपीटी ने इसके बजाए विविध लागत को प्रत्येक श्रेणी के अंतर्गत अलग से माना है।

(ii) बर्थिंग क्रिया:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, बर्थिंग सेवाओं के लिए पूंजीगत लागत में बर्थ के निर्माण की लागत एवं बर्थ के साथ-साथ की गई, ड्रेजिंग की लागत, यदि कोई हो, शामिल है। दिशा-निर्देशों में, पत्तन न्यास द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार सिविल लागत पर विचार करने की अपेक्षा की गई है।

बर्थ के निर्माण के लिए पूंजीगत लागत 45.54 करोड़ ₹0 अनुमानित है। केओपीटी ने सिविल लागत की कुछ मदों के लिए दर-विश्लेषण प्रस्तुत किया है, जिस पर विश्वास किया जाता है।

पूंजीगत ड्रेजिंग की लागत के संबंध में केओपीटी ने कहा है कि बर्थ के साथ-साथ पूंजीगत ड्रेजिंग का दायित्व सफल बोली लगाने वाला का होगा। केओपीटी ने इस लेखे पर एकमुश्त राशि पर विचार किया है तथा अनुरोध के बावजूद, गाद निकाले जाने की मात्रा एवं यूनिट दर के समर्थन में कोई दस्तावेजी प्रमाण अथवा विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया है। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत 2.50 करोड़ ₹0 की ड्रेजिंग लागत के अनुमान को माना जाता है।

पत्तन ने बर्थिंग क्रिया की लागत के 5% पर विविध पूंजीगत लागत का भी अनुमान लगाया है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में बर्थिंग सेवा के अंतर्गत विविध पूंजीगत लागत के अनुमान के लिए विशेष तौर पर कोई व्यवस्था नहीं की गई है। यह नोट करने योग्य है कि वीपीटी की विविध परियोजनाओं के लिए, वीओसीपीटी एवं मोरमुगांव पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावों के मामले में इस प्राधिकरण ने विविध पूंजीगत लागत 5% पर मानी है ताकि बर्थिंग सेवा के अंतर्गत आकस्मिकताओं को पूरा किया जा सके। बाह्य टर्मिनल-1 में नदीतटीय जेटी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के संबंध में भी बर्थिंग सेवा के अंतर्गत विविध पूंजीगत लागत 5% की दर पर मानी गई है ताकि आकस्मिकताओं को पूरा किया जा सके। उक्त उल्लिखित मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय को ध्यान में रखते हुए, इस मामले में भी बर्थिंग क्रिया के अंतर्गत विविध पूंजीगत लागत की अनुमति प्रदान करना अयुक्तिपूर्ण न होगा।

(ख) उपकरण लागत:

- (i) यंत्रीकृत बर्थ के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित मुहैया योजना, यंत्रीकृत कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशा-निर्देशों में सूचीबद्ध उपकरणों के मानक स्तर का सामान्यतया पालन करती है। यंत्रीकृत टर्मिनल में ग्रेब अनलोडरों, कनेक्टर, स्टैकरो रिक्लेमर, वैगन लोडर, डोजर, पे-लोडरों

का नियोजन परिकल्पित है। इसके अलावा, केओपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि यंत्रीकृत बर्थ को सुसज्जित करने की योजना इस प्रकार से तैयार की गई है कि सभी जलयान न्यूनतम समय टर्न-एराउंड करेंगे।

- (ii) बर्थ में नियोजित किए जाने वाले प्रस्तावित उपकरणों की संख्या अर्थात् 2 ग्रैब लोडर्स, 2 स्टैकर्स, 1 वैगन लोडर एवं कनवेयर्स, अपफ्रंट दिशा-निर्देशों की आवश्यकताओं के अनुरूप है।

दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित 2 रिक्लेमरों के बजाए, केओपीटी ने उच्च क्षमता का एक रिक्लेमर माना है। दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित 2 क्रेनों एवं 4 पे-लोडरों एवं डोजरों के बजाए केओपीटी ने, कार्गो की सही ढंग से स्टैकिंग क्रेनों के बजाए 2 डोजरों एवं जलयान के द्वारों के अंदर कार्य करने के लिए 5 क्यू0मी0 के 3 पे-लोडरों के नियोजन का प्रस्ताव दिया है।

यह नोट करने योग्य है कि अपफ्रंट प्रशुल्क सेटिंग के लिए दिशा-निर्देशों की उपधारा-3.2 इस प्राधिकरण को लचीलापन देती है कि पत्तन की विशिष्ट शर्तों, जिनका दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों पर प्रभाव पड़ता है, को ध्यान में रखते हुए, पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए औचित्य के आधार पर मानकों को अपेक्षित ढंग से अनुकूल बनाया जाए। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण को ध्यान में रखते हुए तथा किसी भी भावी बोली लगाने वाले ने अथवा प्रयोक्ता ने प्रस्तावित मुहैया योजना पर कोई विशिष्ट आपत्ति नहीं की है, अतः यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित मुहैया योजना, जो व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है, पर विचार करने को प्रवृत्त है।

- (iii) केओपीटी न ग्रैब अनलोडरों, स्टैकरों, रिक्लेमरों एवं वैगन लोडरों की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किए हैं। केओपीटी द्वारा यूनिट लागत में उत्पाद शुल्क, विक्री कर एवं सेवा कर घटकों को शामिल किया गया है, जैसा कि कोटेशन में दर्शाया गया है। कोटेशन के आधार पर परिकल्पित की गई उपकरण की लागत एवं केओपीटी द्वारा उसकी गणना में मानी गई लागत में थोड़ी सी विभिन्नता पाई गई है। उक्त उल्लिखित उपकरण के लिए कोटेशन के अनुसार दी गई लागत को विश्लेषण में माना जाता है।

कनवेयरों की लागत के समर्थन में प्रस्तुत किए गए दस्तावेजी प्रमाण 100 करोड़ रु0 के बताए गए हैं, जिसमें विभिन्न शुल्क एवं कर संबंधी घटक शामिल नहीं हैं। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित 104.87 करोड़ रु0 की राशि पर विश्वास किया जाता है।

केओपीटी ने डोजर की लागत के संदर्भ में कोटेशन प्रस्तुत की है। उत्पाद शुल्क एवं विक्री कर के घटक को यूनिट लागत में केओपीटी द्वारा शामिल नहीं किया गया है, जैसा कि कोटेशन से पता चलता है। अतः केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत डोजर की लागत को अद्यतन किया जाता है ताकि इस स्थिति को दर्शाया जा सके। 2 डोजरों के लिए लागत लगभग 4.13 करोड़ रु0 बैठती है।

5 क्यूमी० के लोडरों की लागत के अनुमान के लिए केओपीटी द्वारा मानी गई आधारभूत दर वही है, जैसी कि केओपीटी के बाह्य टर्मिनल-1 में नदीतटीय जेटी के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के समय मानी गई थी। इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित प्रति यूरो, विनिमय दर 69.131 ₹० को मानते हुए तथा सीमा शुल्क 'शून्य' को ध्यान में रखते हुए, प्रत्येक पे-लोडर की लागत 1.15 करोड़ ₹० आती है।

केओपीटी ने रेल तौल-मशीन की लागत के संबंध में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किया है। तथापि, केओपीटी ने उत्पाद शुल्क, बिक्री कर, सेवा कर के घटकों पर विचार नहीं किया है, जैसा कि कोटेशन में उल्लेख किया गया है। जैसा कि कोटेशन में उल्लेख किया गया है, प्रतिशतता के आधार पर उक्त उल्लिखित संघटकों को मानते हुए, रेल तौल-मशीन की लागत लगभग 30 लाख ₹० आती है। इस राशि को विश्लेषण में माना जाता है।

17.25 करोड़ ₹० की राशि के विद्युत संबंधी कार्यों के संदर्भ में केओपीटी ने लागत प्रस्तुत की है, जिसे विश्लेषण में माना जाता है।

परियोजना पर्यवेक्षण, आकस्मिकताओं, विस्तृत इंजीनियरी, कार्यगत टेका कर इत्यादि के लिए किए गए प्रावधानों पर विश्वास किया जाता है, जैसा कि पत्तन द्वारा प्रस्तुत किया गया है। पहले बताए गए कारणों के लिए, केओपीटी द्वारा मानी गई उपकरण की लागत के 5% की दर पर विविध लागत पर विश्वास किया जाता है।

(xxi) दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार, अनुमानित संशोधित पूंजीगत लागत के 16% पर, नियोजित पूंजी पर रिटर्न की गणना की जाती है।

(xxii) परिचालन लागत:

- (क) विद्युत लागत: 5.38 ₹० प्रति यूनिट की दर 1.4 यूनिट प्रति टन पर बिजली की खपत के आधार पर पत्तन द्वारा विद्युत लागत का अनुमान लगाया गया है।
- (ख) सिविल कार्य पर मरम्मत एवं रख-रखाव की लागत का अनुमान केओपीटी द्वारा सिविल लागत के 1% पर तथा यांत्रिक उपकरण एवं विद्युत उपकरण की लागत के 7% पर अनुमानित किया गया है, जो दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप है।
- (ग) केओपीटी द्वारा बीमा लागत का अनुमान, सकल स्थिर आस्तियों के 1% पर तथा अन्य खर्चों का अनुमान, स्थिर आस्तियों के सकल मूल्य के 5% पर लगाया गया है, जो दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप है।
- (घ) आस्तियों के सम्बद्ध समूह के लिए ऋजु रेखा प्रणाली के अंतर्गत कंपनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार, सिविल लागत पर 3.34% की दर पर तथा उपकरण लागत पर 10.34% की दर पर मूल्यहास की गणना की जाती है तथा यह अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों के अनुरूप है।

- (ड) अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित है कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस फीस का अनुमान, संबंधित महापत्तन न्यास के दरों के मान में निर्धारित दरों के आधार पर है। लगभग 9.8 हेक्टेयर भूमि क्षेत्र के लिए तथा लगभग 3.66 हेक्टेयर जलफ्रंट क्षेत्र के लिए पत्तन द्वारा लाइसेंस फीस का अनुमान लगाया गया है।

इस प्राधिकरण ने दिनांक 14 फरवरी, 2012 के आदेश सं० टीएमपी/40/2011-केओपीटी के अंतर्गत हल्दिया बंदरगाह-II में केओपीटी की भूमि के लिए दर अनुसूची निर्धारित की है। बंदरगाह आंतरिक क्षेत्र में भूमि के आबंटन के लिए लीज किराया 1229/- रु० प्रति 100 वर्ग मी० प्रति माह निर्धारित किया गया है। इसी प्रकार से, भूमि का अनुसूचित किराया/लाइसेंस फीस अर्थात् 614/- रु० प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह का निर्धारण, हल्दिया बंदरगाह-II की जलफ्रंट वाली सांझी दीवार का प्रयोग करने के लिए निर्धारित की गई है। केओपीटी द्वारा लाइसेंस फीस की दर की गणना में छोटी सी त्रुटि रह गई प्रतीत होती है, जिसे ठीक कर दिया गया है। तदनुसार, आबंटित भूमि एवं जलफ्रंट क्षेत्र के लिए 1.71 करोड़ रु० पर लाइसेंस फीस निकाली गई है।

- (xxiii) दिशा-निर्देशों में बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत का अनुमान बर्थ लागत के 1% पर लगाया गया है।

केओपीटी ने रख-रखाव के लिए 1% के निर्धारित मानक के अलावा, बर्थिंग सेवा की प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय, बर्थ के निर्माण एवं ड्रेजिंग (गाद निकालने) से संबंधित कुल पूंजीगत लागत पर 1% की दर पर बीमा एवं 3.34% की दर पर मूल्यहास माना है।

यद्यपि दिशा-निर्देश, बर्थ लागत के 1% पर प्रचालन लागत को सीमित करते हैं, तथापि, आस्तियों के लिए पर्याप्त बीमा की कवरेज अपेक्षित है तथा इस तथ्य को झुठलाया नहीं जा सकता कि आस्तियों के मूल्य का टूट-फूट के कारण मूल्यहास होगा। अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ भाड़े का निर्धारण करते समय, इस स्थिति को समझा गया था तथा बीमा एवं मूल्यहास की लागत को माना गया था तकि बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व की आवश्यकता का मूल्यांकन किया जा सके।

उक्त बताई गई स्थिति को देखते हुए, बर्थ भाड़ा सेवा से राजस्व की आवश्यकता का मूल्यांकन करने के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय इस मामले में बीमा लागत एवं मूल्यहास लागत को माना गया है।

- (xxiv) यंत्रीकृत बर्थ के लिए केओपीटी द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए प्रस्तुत किए गए विवरण में उक्त विश्लेषण के अनुरूप संशोधन किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुलग्नक-I (ख) के रूप में संलग्न है।

- (क) कार्गो संचालन क्रिया के लिए वार्षिक राजस्व की आवश्यकता, जो प्रचालन लागत एवं नियोजित पूंजी पर रिटर्न का कुल जोड़ है, का अनुमान 157.73 करोड़ ₹0 पर लगाया गया है, जबकि पत्तन द्वारा यह अनुमान 157.08 करोड़ ₹0 लगाया गया है।
- (ख) यंत्रीकृत कोयला बर्ध के लिए दिशा-निर्देशों के अनुरूप कुल राजस्व की आवश्यकता का 98% संचालन प्रभार के लिए, प्रत्येक 1% भंडारण प्रभार एवं विविध प्रभार के लिए केओपीटी द्वारा प्रभाजित किया गया है।
- (ग) अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा का इसलिए निर्धारण किया जाता है कि बर्ध का अधिकतम क्षमता पर संचालन करने के लिए अनुमानित राजस्व की आवश्यकता को पूरा किया जा सके। यहाँ यह बताना प्रासंगिक है कि कार्गो संचालन सुविधा के लिए लागत में तौल-मशीन की लागत शामिल है। उक्त सेवा से प्रभाजित राजस्व की आवश्यकता को पूरा करने के लिए प्रत्येक सेवा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना की जाती है, अतः अनुपयुक्त न होगा कि या तो कार्गो संचालन अथवा विविध प्रभारों में तौल-मशीन की सेवा प्रदान करने के लिए प्रावधान को शामिल किया जाए। केओपीटी ने विविध प्रभार के एक भाग के रूप में तौल-मशीन के प्रयोग के लिए प्रभारों को माना है।
- (घ) सरकार के नीतिगत निर्देश के अनुसार, रियायती शुल्क का निर्धारण तटीय कार्गो (तापीय कोयले एवं पीओएल, जिसमें कच्चा तेल, लौह अयस्क एवं लौह अयस्क की गुट्टिकाएँ शामिल हैं, को छोड़कर) के लिए निर्धारित किया जाना चाहिए, जो सामान्य कार्गो/जलयान से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक न हो। तदनुसार, केओपीटी ने कोयले के संचालन के लिए रियायती दरें प्रस्तावित की हैं, जो सरकार की नीति के अनुरूप हैं। केओपीटी ने तटीय जलयानों के लिए लागू रियायती दरों का लाभ उठाने के लिए कोयले के संपूर्ण व्यापार को माना है, अतः यह अनुमान लगाया जाता है कि तापीय कोयले को (जिसे रियायती दर का लाभ नहीं मिल सकता है) यंत्रीकृत बर्ध में संचालित किया जाना परिकल्पित नहीं है।

केओपीटी ने कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो के लिए क्रमशः 90% एवं 10% के रूप में कुल अधिकतम क्षमता में विदेशी एवं तटीय कार्गो के हिस्से का अनुमान लगाते हुए, कोयले के संचालन के लिए रियायती दरें प्रस्तावित की हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उसके द्वारा अनुमानित तटीय/विदेशी कार्गो/जलयान का हिस्सा वर्तमान प्रतिमान (पैटर्न) पर आधारित है। यद्यपि आईवीआरसीएल एसेट्स एवं होल्डिंग लिमिटेड (आईएचएल) ने उल्लेख किया है कि विदेशी कार्गो के हिस्से को 60% में एवं तटीय कार्गो के हिस्से को 40% में बदला जाए, तथापि, इसने अपने तर्क के समर्थन में कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि, केओपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि यदि भविष्य में सफल बोली लगाने वाले का वास्तविक अर्जन तटीय/विदेशी कार्गो/जलयान की संरचना में परिवर्तन होने से प्रभावित होता है तो बोली लगाने वाले को संबंधित समय के संदर्भ में प्रचलित नियमों एवं दिशा-निर्देशों के अनुसार, संबंधित प्राधिकरण के साथ इस विषय पर कार्रवाई करनी होगी। यह स्पष्ट नहीं है कि अपफ्रंट प्रशुल्क की सीमा इस समय

निर्धारित होने के आधार पर जब इस परियोजना के लिए बोली लगाने का कार्य पूरा हो जाता है, तब बाद में तटीय/विदेशी कार्गो/जलयान के अलग-अलग हिस्से पर कैसे विचार हो सकता है। इस मामले में, केओपीटी द्वारा यथा सूचित तटीय/विदेशी कार्गो/जलयान मूल्यों के प्रतिशतता हिस्से पर विश्वास किया जाता है।

तदनुसार, कोयले के लिए संचालन दर, विदेशी/तटीय कार्गो की संरचना के संदर्भ में निकाली गई है ताकि अनुमानित राजस्व की आवश्यकता को पूरा किया जा सके।

- (ड) केओपीटी ने, आयात कोयले के लिए 6 निशुल्क दिवस प्रस्तावित किए हैं, जबकि दिशा-निर्देशों में 25 दिन निर्धारित किए गए हैं। यह नोट करने योग्य है कि दिशा-निर्देशों में निर्धारित 25 दिनों की निशुल्क अवधि, 30 दिन के औसत ड्रैवल समय पर आधारित है। केओपीटी ने जो कारण ऊपर बताए हैं, उन्हें ध्यान में रखते हुए, उसने 12 दिन का औसत ड्रैवल समय प्रस्तावित किया है, अतः 6 निशुल्क दिवस का निर्धारण तर्कसंगत प्रतीत होता है।

केओपीटी ने अनुमान लगाया है कि कुल कार्गो का 75% निशुल्क दिनों में निपटाया जाएगा तथा कुल कार्गो के बकाया 25% पर भंडारण प्रभार लगेगा। इसके अलावा, इस कार्गो में से 50% कार्गो का निपटारा पहले पांच दिनों में करने का अनुमान है, 40% कार्गो का अगले पांच दिनों में एवं बकाया 10% कार्गो का निपटारा तीसरे चरण में पूरा होगा। इससे यह स्थिति बनती है कि भंडारण प्रभार लगने वाले कुल अनुमानित कार्गो में से उक्त कार्गो के 100% पर पहले पांच दिनों में भंडारण प्रभार लगेगा, 50% कार्गो अगले पांच दिनों के दौरान पत्तन में रहेगा तथा बकाया 10% कार्गो अगले पांच दिनों में निपटाया जाएगा। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत गणना में कुछ विसंगति इस संबंध में पाई गई है तथा उक्त स्थिति को दर्शाने के लिए संशोधन किया गया है। इस प्रकार से निकाली गई दर 0.98 रु० प्रति टन प्रति दिन निशुल्क अवधि के बाद, पहले पांच दिनों के दौरान निकलती है। केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित परवर्ती चरणों के लिए दर, 1.5 गुना पर एवं पहले चरण की दर से 2 गुना निर्धारित की गई है।

- (च) संशोधित राजस्व आवश्यकता के आधार पर, विविध प्रभार के लिए सामान्य अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा 2.39 रु० प्रति टन पर निर्धारित की गई है, जबकि पत्तन द्वारा 2.99 रु० प्रति टन प्रस्तावित किया गया है। विविध प्रभारों में विविध सेवाएँ जैसे झाड़ू लगाना, तैलन, प्राप्ति एवं सुपुर्दगी प्रभार इत्यादि शामिल हैं।

- (छ) बर्थिंग सेवा से राजस्व की आवश्यकता पत्तन द्वारा 12.32 करोड़ रु० पर अनुमानित की गई है। केओपीटी ने विदेशगामी जलयान के लिए बर्थ भाड़ा रूप के रूप में 0.64 रु० प्रति जी आर टी प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा प्रस्तावित किया है। टर्मिनल में संचालित किए जाने वाले प्रस्तावित कुल कार्गो में से केओपीटी ने माना है कि 70% कार्गो का संचालन पेनामैक्स जलयानों से किया जाएगा तथा बकाया 30% कार्गो का संचालन हैंडीमैक्स जलयानों द्वारा किया जाएगा। इसके अलावा, केओपीटी ने माना है कि

90% कार्गो विदेशगामी जलयानों द्वारा संचालित किया जाएगा तथा बकाया 10% कार्गो तटीय जलयानों द्वारा संचालित किया जाएगा।

पेनामैक्स जलयानों के मामले में, 42000 टन के औसत पार्सल आकार से तथा हैंडीमेक्स जलयानों के मामले में 30000 टन एवं पेनामैक्स जलयानों के मामले में जहाज दिवस आउटपुट 28000 टन प्रति दिन तथा हैंडीमेक्स जलयानों के मामले में 20550 टन प्रति दिन मानते हुए, औसत जलयान को अपना कार्गो संचालन पूरा करने में 36 घंटे लगेंगे। तथापि, जलयान के अनुकूल ज्वारभाटे की स्थितियों के कारण, नौचालन के लिए औसतन 6 और घंटे बर्थ पर ठहराना पड़ेगा। गणनाओं से जैसा कि देखा जा सकता है कि जलयान पर बर्थ भाड़ा संपूर्ण 42 घंटों के ठहराव के लिए लगेगा। अतः 6 घंटे का अतिरिक्त समय भी बर्थ भाड़ा गणना में लिया जाना चाहिए ताकि कुल जी आर टी घंटों को निकाला जा सके। इसी प्रकार का दृष्टिकोण, केओपीटी के बाह्य टर्मिनल-1 पर नदीतटीय जेटी के लिए अपफ्रंट बर्थ भाड़ा प्रभारों के निर्धारण के समय अपनाया गया है।

बर्थिंग सेवा से 12.32 करोड़ पर राजस्व आवश्यकता के आधार पर एवं तटीय जलयानों के जीआरटी घंटों तथा विदेशगामी जलयानों के जी आर टी घंटों के अनुपात पर विचार करते हुए, अपफ्रंट बर्थ भाड़ा दर, 0.69 रु० प्रति जी आर टी प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा विदेशगामी जलयानों के लिए तथा 0.41 रु० प्रति जी आर टी प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा तटीय जलयानों के लिए निकलती है।

अन्य महापत्तन न्यासों पर अपफ्रंट बर्थ भाड़े को अंतिम रूप देते समय, इस प्राधिकरण द्वारा यह पहले से ही निर्णय किया जा चुका है कि अपफ्रंट बर्थ भाड़ा प्रभार केवल रूपए के रूप में अनुमोदित किया जाए। रूपए के रूप में अंकित मूल्य पर बर्थ भाड़े के लिए केओपीटी का प्रस्ताव, इस प्राधिकरण द्वारा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क के मामलों में लिए गए निर्णय के अनुरूप है।

(xxv) यंत्रीकृत कोयला बर्थ के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट अनुसूची में, केओपीटी ने सामान्य शब्दों जैसे तटीय जलयान, विदेशगामी जलयान, निशुल्क अवधि, प्रति दिन, पत्तन, सप्ताह के लिए परिभाषाएँ प्रस्तावित की हैं। ये परिभाषाएँ, अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में प्रत्येक शब्द के लिए निर्धारित परिभाषा के अनुरूप पाई गई हैं।

(xxvi) प्रस्तावित अपफ्रंट अनुसूची में, केओपीटी ने, विदेशगामी जलयान अथवा तटीय जलयान के रूप में जलयान के वर्गीकरण के लिए कसौटी निर्धारित करने वाली कुछ शर्तें, विलंबित अदायगी/रकम की वसूली पर ब्याज लगाने को शासित करने वाली शर्तें, टर्मिनल पर आरोप्य तर्कसंगत स्तर के बाद विलंब के लिए प्रभारों को न लगाने वाली शर्तें, तटीय जलयान/कार्गो के

लिए रियायती दरों को लगाने को शासित करने वाली शर्तें, अधिकतम दरों से अपेक्षाकृत कम प्रभार लगाने के लिए टर्मिनल आपरेटर को प्रदान किए जाने वाले लचीलापन को शासित करने वाली शर्तें, पत्तन के दरों के मान में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुरूप पाई गई हैं।

(xxvii) बर्थ भाड़ा अनुसूची में, बर्थ भाड़ा जैसी सामान्य शर्तें, उस समय से लगाई जानी चाहिए, जिस समय से जलयान बर्थ पर आता है तथा तब तक लगनी चाहिए, जब तक जलयान बर्थ को खाली नहीं करता है। उस अवधि के लिए बर्थ भाड़ा प्रभार नहीं लगाया जाना चाहिए, जब जलयान, टर्मिनल आपरेटर के उपकरण के खराब होने के कारण अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य किसी अन्य कारण अथवा बिजली के कारण, लगातार एक घंटे अथवा उससे अधिक के लिए बर्थ पर निष्क्रिय रहता है। बर्थ भाड़ा प्रभारों में बर्थ पर बने रहने के लिए प्रभार तथा सफाई, अलाव, गलत सिगनल के लिए बर्थ भाड़ा दण्ड-प्रभार लगाना, आउस्टिंग प्राथमिकता / प्राथमिकता बर्थ भाड़ा जैसी सेवाएँ प्रदान करना, पत्तन के दरों के मान में तथा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित शर्तों के अनुरूप देखी जाती हैं।

(xxviii) केओपीटी ने एक शर्त निर्धारित की है जिसमें कहा गया है कि जलयान के प्रस्थान के लिए अपनी तैयारी का सिगनल देने के समय के बाद बर्थ भाड़ा 6 घंटे के लिए नहीं लगेगा बशर्ते कि अनुकूल ज्वारभाटे की उपलब्धता हो। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों की उपधारा 6.6.1 में यथा विनिर्धारित शर्त को संशोधित किया जाता है ताकि 4 घंटों को दर्शाया जा सके।

(xxix) केओपीटी ने यह उल्लेख करते हुए एक प्रावधान प्रस्तावित किया है कि कोयले के लिए समेकित संचालन प्रभार, जलयान से कार्गो की उतराई के लिए, कार्गो को स्टैकयार्ड तक ले जाना, 5 दिनों की निशुल्क अवधि तक के लिए स्टैकयार्ड में भंडारण तथा ट्रकों/वैगनों में लदाई के लिए हो।

कोयले के लिए समेकित प्रभार में घाट किराया एवं श्रमिकों तथा/अथवा उपकरणों की आपूर्ति, जहाँ आवश्यक हो, और अन्य सभी विविध प्रभार, जो दरों के मान में विशेष रूप से निर्धारित न हों, शामिल हैं।

10.1 दिशा-निर्देशों की उपधारा 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमा को मुद्रास्फीति से जोड़ा जाएगा किन्तु सम्बद्ध वर्ष की 1 जनवरी एवं 1 जनवरी, 2008 के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक में 60% तक के परिवर्तन की सीमा तक होगा। प्रशुल्क सीमाओं का इस प्रकार का स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमाएँ सम्बद्ध वर्ष की 1 अप्रैल से अगले वर्ष की 31 मार्च तक लागू होंगी। इस वर्तमान मामले में, क्योंकि पूंजीगत लागत का अनुमान तथा अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में मानी गई प्रचालन लागत की यूनिट दर वर्ष 2012 की है, अतः यह उपयुक्त एवं प्रासंगिक समझा जाता है कि प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए माना जाने वाला आधारभूत डब्ल्यूपीआई, 1 जनवरी, 2012 के रूप में निर्धारित किया जाए, जैसा कि केओपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

10.2 दिशा-निर्देशों की उपधाराओं 2.9.1 एवं 2.9.2 में जैसा कि उल्लेख किया गया है कि वाणिज्यिक प्रचालन के प्रारंभ से पूर्व निजी आपरेटर, इस प्राधिकरण से दरों के मान, जिसमें महापत्तन न्यास अधिनियम,

- 1963 की धारा 48 के अंतर्गत यथा-अपेक्षित अनुमोदित उच्चतम दरें एवं शर्तों के विवरण समाविष्ट होंगे, की अधिसूचना के लिए संपर्क करेंगे।
- 10.3 दिशा-निर्देशों की उपधारा 3.8.5 के अनुसार, यदि दरों के मान के स्पष्टीकरण अथवा निर्वचन तथा शर्तों के विवरण के संबंध में कोई प्रश्न उठता है तो मामला इस प्राधिकरण को संदर्भित किया जाएगा तथा इस संबंध में उसका निर्णय आपरेटर पर बंधनकारी होगा।
- 10.4 परियोजना के लिए निष्पादन मानक, बोली संबंधी दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी आपरेटर से यह आशा की जाती है कि वह, बोली दस्तावेज/रियायती करार में उल्लिखित कार्य-निष्पादन मानकों के अनुसार कम से कम कार्य अवश्य करें।
- 10.5 बीओटी आपरेटर द्वारा नियोजित की जाने वाली 2 एमएचसी के प्रयोग के संदर्भ में, बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क है। इसी प्रकार से, बीओटी आपरेटर द्वारा नियोजित किए जाने वाले 2 ग्रैब अनलोडरों के प्रयोग के संदर्भ में, यंत्रीकृत बर्थ के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क है। इस विश्लेषण में मुहैया योजना में यदि किसी परिवर्तन पर विचार किया जाता है तो बहुप्रयोजनीय बर्थ एवं यंत्रीकृत बर्थ की समीक्षा करनी होगी।
- 10.6 निजी आपरेटर का वास्तविक कार्य-निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा अंकेषित (मॉनीटर) किया जाएगा। सेवा की गुणता के संबंध में यदि कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण इस प्रकार के आरोप की जाँच करेगा तथा उसके निष्कर्ष कोलकत्ता पत्तन न्यास को भेजेगा। यदि निजी आपरेटर के खिलाफ कोई कार्रवाई की जानी है तो कोलकत्ता पत्तन न्यास, संबद्ध रियायती करार के प्रावधानों के अनुसार, उचित कार्रवाई करेगा।
- 10.7 टर्मिनल में वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर निजी आपरेटर कोलकत्ता पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण के पास एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा, जिसमें टर्मिनल का पिछले तीन महीनों के दौरान का भौतिक एवं वित्तीय कार्य-निष्पादन होगा।
11. परिणाम के रूप में, तथा उक्त दिए गए कारणों से एवं सामूहिक सद्बिचारों के आधार पर यह प्राधिकरण, कोलकत्ता पत्तन न्यास में बहुप्रयोजनीय बर्थ पर लौह अयस्क, कोयले एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो के संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची को, जो अनुलग्नक-II (क) के रूप में संलग्न है तथा कोलकत्ता पत्तन न्यास में यंत्रीकृत बर्थ पर कोयले के संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची को, जो अनुलग्नक-II (ख) के रूप में संलग्न है, अनुमोदित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/12/असा.]

अनुसूचक-1 (क)

कोलकाता एतन न्यास के इतिहास संरक्षण-11 (तस्तर) एवं इतिहास संरक्षण-11 (संक्षिप्त) में बहुप्रयोजनीय धर्म के लिए अप्रैट प्रयुक्त का परिकल्पन

(करोड़ रु० में)

क्रम सं०	विवरण	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत अंशतः अनुमान	चौधुरी द्वारा संश्लेषित अनुमान
	बहुप्रयोजनीय धर्म		
I	अधिकृत्य क्षमता		
	अधिकृत्य घाट क्षमता		
(क)	कागो की विभिन्न बंदों की क्षमता का विस्तार		
	सोमना एवं अन्य शुद्ध धर्म कागो की क्षमता का प्रतिशतता हिस्सा (एस-1)	72.42%	72.42%
	लोक अयस्क क्षमता का प्रतिशतता हिस्सा (एस-2)	27.58%	27.58%
(ख)	जलयानों की संवर्धन दर		
	जलयान एवं अन्य शुद्ध धर्म कागो को ल जाने वाले जलयानों का संवर्धन दर (पी-1)	17025	20000
	लोक अयस्क को ले जाने वाले जलयानों की संवर्धन दर (पी-2)	17025	20000
(ग)	एक धर्म की अधिकृत्य क्षमता = $0.7 \times ((एस-1 \times पी-1) + (एस-2 \times पी-2)) \times 365$	4348888	5110000
	एक धर्म की अधिकृत्य क्षमता विविधन टनो में/वर्षिक	4.35	5.11
II	पूजीगत लागत		
क.	कागो संवर्धन किया		करोड़ रुपयों में
(i)	सिंचित लागत (प्रति धर्म औसत लागत)		
	पट्टा आधार	103.20	103.20
	पट्टा सड़क	1.43	1.43
	स्टेक बाई को मजदूर करना	20.70	20.70
	पेवमेंट साइडिंग का विकास	2.93	2.93
	माथिंग बाई पर उत्तरे ट्रेक	2.25	2.25
	सेलस्टिक रिक्लेयर ट्रेक का विकास	2.00	2.00
	अच्छा की दीवार में बाड़ लगाना	1.01	1.01
	कनवेयर आधार	0.10	0.10
	ट्रिगलर टीनर/डुबलर/डुबलर का निर्माण	4.05	4.05
	मृदा अन्वेषण, परियोजना पर्यवेक्षण, विलुप्त इन्जीनियरी	9.64	9.64
	आवर्धकलाएँ	4.42	4.42
	निर्माण कार्यगत टेला-कर	5.89	5.89
	5% की दर पर विविध लागत	7.88	7.88
	योग	165.50	165.50
(ii)	प्रति धर्म उपकरण लागत		
	100 टन क्षमता की सल्ल वरगगाह केन (2 सल्ल)	46.49	45.67
	20 टन क्षमता के ड्रपर टुक (25 सल्ल)	5.00	5.95
	जोर एवं लोडिंग (12 सल्ल)	12.95	11.48
	ट्रिगलर (1 सल्ल)	16.21	16.21
	कनवेयर (500 म 600 फीट)	7.76	7.76
	ड्रिगलर (2 सल्ल)	3.82	4.13
	प्रोसेसिंग (उत्पन्न, 1 सल्ल)	5.40	5.51
	सड़क ताल परीक्षण (प्रत्येक के लिए 1 सल्ल)	0.21	0.21
	ट्रिगलर/विक्का को नाल, टुक, कनवेयर सल्ल	3.78	3.78
	परियोजना पर्यवेक्षण	0.56	0.56
	आवर्धकलाएँ	3.07	3.04
	निर्माण कार्यगत टेला कर	0.17	0.17
	5% की दर पर विविध लागत	5.22	5.22
	योग	110.68	109.68
	संचालन किया के लिए पूंजीगत लागत (i+ii)	276.19	275.18
ख.	धर्म भाड़ा किया		
	कागो की निर्माण	79.20	79.20
	गाड़ विकास करने की लागत	2.50	2.50
	मृदा अन्वेषण, परियोजना पर्यवेक्षण, विलुप्त इन्जीनियरी	5.72	5.72
	आवर्धकलाएँ	2.62	2.62
	निर्माण कार्यगत टेला कर	3.50	3.50
	5% की दर पर विविध लागत	4.88	4.88
	धर्म भाड़ा किया के लिए पूंजीगत लागत	98.22	98.22
	कुल पूंजीगत लागत (क. + ख.)	374.40	373.40

कर्मों का संचालन किंवा के लिए प्रशासन लागत		करियर रुपये में	
(क) विद्युत लागत		1.03	1.03
- प्रदीपन			
(केओपीटी-लौह अपस्क के लिए 1.2 हेक्टेयर के लिए तथा कोयले के लिए 6.76 हेक्टेयर के लिए 5:38 रू० प्रति यूनिट की दर से 2.4 लाख (टीएएमपी)			
यूनिट/वायस्क/हेक्टेयर)			
लौह अपस्क के लिए 1.2 हेक्टेयर के लिए तथा कोयले के लिए 6.76 हेक्टेयर के लिए 5.38 रू० प्रति यूनिट की दर से 2.4 लाख यूनिट/वायस्क/हेक्टेयर)		0.53	0.62
- रिक्लेयर			
(केओपीटी-300 यूनिट/पटा/रिक्लेयर × 5.38 रू० प्रति यूनिट × 3272 पटे वार्षिक-1 रिक्लेयर के लिए) (टीएएमपी-300)			
यूनिट/पटा/रिक्लेयर × 5.38 रू० प्रति यूनिट × 3858 पटे वार्षिक-1 रिक्लेयर के लिए)			
(ख) ईंधन लागत		2.66	3.32
- बंदरगाह सवल क्षेत्र			
(केओपीटी-70 लिटर/पटा/क्षेत्र × 43.74 रू० प्रति लिटर × 4350 पटे वार्षिक × 2 एक्स्पसी)			
(टीएएमपी-70 लिटर/पटा/क्षेत्र × 43.74 रू० प्रति लिटर × 5427 पटे वार्षिक × 2 एक्स्पसी)		2.62	2.95
- डपर्स			
(केओपीटी-4 लिटर/पटा/ड्रक × 43.74 रू० प्रति लिटर × 6450 पटे वार्षिक × 25 ड्रक) (टीएएमपी-4)			
लिटर/पटा/ड्रक × 43.74 रू० प्रति लिटर × 6734 पटे वार्षिक × 25 ड्रक)		3.34	3.34
- चे-लोडर्स			
(केओपीटी-12 लिटर/पटा/लोडर × 43.74 रू० प्रति लिटर × 5305 पटे वार्षिक × 12 चे लोडर्स) (टीएएमपी-12)			
लिटर/पटा/लोडर × 43.74 रू० प्रति लिटर × 5305 पटे वार्षिक × 12 चे लोडर्स)		0.66	0.66
- डोजर			
(केओपीटी-12 लिटर/पटा/डोजर × 43.74 रू० प्रति लिटर × 6300 पटे वार्षिक × 2 डोजर्स) (टीएएमपी-12)			
लिटर/पटा/डोजर × 43.74 रू० प्रति लिटर × 6300 पटे वार्षिक × 2 डोजर्स)		0.89	1.04
- उपग्रहक (पीक्लेन)			
(केओपीटी-12 लिटर/पटा/उपग्रहक × 43.74 रू० प्रति लिटर × 6300 पटे वार्षिक × 3 उपग्रहक) (टीएएमपी-12)			
लिटर/पटा/उपग्रहक × 43.74 रू० प्रति लिटर × 6602 पटे वार्षिक × 3 उपग्रहक)			
(ग) मरम्मत एवं रख-रखाव		1.66	1.66
- सिविल आरितियों (सिविल कार्य पर 1%)		5.53	5.48
- यांत्रिक एवं विद्युत उपकरण, ऑटोमोबाइल एवं सज्जित (उपकरण लागत पर 5%)		2.76	2.75
(घ) बीमा (समस्त विधर आरितियों पर 1%)			
(ङ) मूलभूत		5.53	5.53
- सिविल कार्य 3.34% की दर पर		11.44	11.34
- यांत्रिक कार्य 10.34% की दर पर		2.11	2.12
(च) लाइसेंस फीस		13.61	13.78
(छ) वेतन एवं उपरिशीली के लिए अन्य खर्च (आरितियों के समस्त मूल्य पर 5%)		54.88	55.43
कुल प्रशासन लागत			
(iv) कर्मों का संचालन किंवा के लिए अनुमानित राजस्व का आवश्यकता तथा अनुपेक्षा			
क.			
(i) अनुमानित राजस्व की आवश्यकता		54.88	55.63
(क) कुल परिचालन लागत		44.18	44.02
(ख) 16% की दर पर निर्धारित पूंजी पर रिटर्न		88.06	99.05
(ग) कर्मों का संचालन किंवा के लिए कुल राजस्व आवश्यकता			
(ii) राजस्व आवश्यकता का प्रभाव		89.15	89.69
(क) कर्मों का संचालन प्रचार (एआरआर का 50%)		4.95	4.98
(ख) भंडारण प्रचार (एआरआर का 5%)		4.95	4.98
(ग) लाइसेंस प्रचार (एआरआर का 5%)		99.85	99.69
(घ) कर्मों का संचालन किंवा से कुल राजस्व आवश्यकता			
(iii) कर्मों का संचालन प्रचार			
(क) कर्मों का संचालन प्रचार		80.15	89.09
- राजस्व की आवश्यकता (करोड़ रू० में)		43.50	51.10
- क्षमता (लाइसेंस प्रति वर्ष)		198.92	190.75
- लौह अपस्क के लिए दर प्रति टन		218.85	180.75
- कोयला एवं अन्य शुष्क धोके कर्मों के संचालन के लिए दर प्रति टन		128.51	198.45
- तटीय कोयले एवं अन्य शुष्क धोके कर्मों के संचालन के लिए दर प्रति टन			
(ख) भंडारण प्रचार		4.85	4.98
- राजस्व की आवश्यकता (करोड़ रू० में)			
- भंडारण प्रचार को आकर्षित करने के लिए कर्मों का %		25.00%	25.00%
- कोयला एवं शुष्क धोके कर्मों आयाम		25.00%	25.00%
- लौह अपस्क निर्यात			
- भंडारण प्रचार को आकर्षित करने के लिए कर्मों की क्षमता (लाख टन)		7.88	9.25
- कोयला एवं शुष्क धोके कर्मों आयाम		3.00	3.52
- लौह अपस्क निर्यात			

(i) कोयला एवं शुष्क थोके कार्गो के लिए पंञ्चान्न प्रचार (निशुल्क अवधि के बाद)		हर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा	हर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा
- निशुल्क अवधि			
- प्रथम पांच दिन		15 दिन	15 दिन
- 6वें दिन से 10वें दिन तक		8.00	3.85
- 11वें दिन से एवं उसके बाद		12.00	6.92
		16.00	7.90
(ii) लौह अवशक के लिए पंञ्चान्न प्रचार (निशुल्क अवधि के बाद)		हर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा	हर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा
- निशुल्क अवधि			
- प्रथम पांच दिन		5 दिन	5 दिन
- 6वें दिन से 10वें दिन तक		8.00	3.85
- 11वें दिन से एवं उसके बाद		12.00	5.92
		16.00	7.90
(iii) विविध प्रचार			
- राशन आवश्यकता (लाभ रूप में)		4.95	4.98
- समता (लाभ टन प्रति वर्ष)		43.50	51.10
- कोयले एवं अन्य शुष्क थोके कार्गो के लिए विविध प्रचार (रूप प्रति टन)		11.81	8.78
- लौह अवशक के लिए विविध प्रचार (रूप प्रति टन)		11.06	5.76

बर्ध भाड़ा प्रचार			
(i) राजस्व आवश्यकता			लाभ रूप में
(क) भ्राम्यत एवं रक्त-रक्त प्रचार (वर्ध के लिए पूंजीगत लागत पर 1%)			0.88
(ख) मूल्यदायक			3.28
(ग) बीमा (बर्ध भाड़ा सेवा के लिए कुल लागत पर 1%)			0.98
			0.98
(ii) 16% की दर पर नियोजित पूंजी पर रिटर्न	उप बोन (i)	8.24	8.24
बर्धिंग सेवाओं से कुल राजस्व की आवश्यकता (नं.ii)		15.71	16.71
बर्ध भाड़ा प्रचार		20.96	20.96
विदेशगामी जलयान (हर प्रति जी आर टी प्रति घंटा) रूप में		1.100	9.850
तटीय जलयान (हर प्रति जी आर टी प्रति घंटा) रूप में		5.800	8.870

केओपीटी द्वारा यथा वस्तुतः बर्ध भाड़ा का परिकल्पन

क्रम सं०	विवरण	युनिट	वेनमैक्स विदेशी जलयान	ईओमैक्स विदेशी जलयान	योग
i	जहाज दिवस आउटपुट				
ii	औसत जी आर टी	टन/प्रति दिन	20000	20000	
iii	औसत पारित आकार	टन	38000	22000	
iv	संचालित किए जाने वाले अनुमानित टन	टन	42000	30000	
v	बर्ध दिनों की औसत संख्या (n x i)	टन	3045000	1305000	4350000
vi	बर्ध घंटे की संख्या [24 x (v i)]	दिन	152.25	85.25	217.5
vii	प्रतीक्षित समय के लिए औसत घंटे [6 x (vi)]	घंटे	3654	1566	5220
viii	जलयानों की अनुमानित संख्या (n x vii)	घंटे	435	281	698
ix	कुल जी आर टी घंटे [(ii x (vi x viii)]	संख्या	72.5	43.5	116
x	राजस्व आवश्यकता	जी आर टी घंटे	155382000	40184000	185578000
					20.98
	बर्ध भाड़ा - विदेशगामी जलयान				20.98
	बर्ध भाड़ा - तटीय जलयान				1.100
					9.850

टीएमपी के अनुमानों के अनुसार बर्ध भाड़े का परिकल्पन

क्रम सं०	विवरण	युनिट	वेनमैक्स विदेशगामी जलयान	ईओमैक्स विदेशगामी जलयान	योग
i	जहाज दिवस आउटपुट				
ii	औसत जी आर टी	टन/प्रति दिन	20000	20000	
iii	औसत पारित आकार	टन	38000	22000	
iv	संचालित किए जाने वाले अनुमानित टन	टन	42000	30000	
v	बर्ध दिनों की औसत संख्या (n x i)	टन	3577000	1533000	5110000
vi	बर्ध घंटे की संख्या [24 x (v i)]	दिन	179	77	256
vii	प्रतीक्षित समय के लिए औसत घंटे [6 x (vi)]	घंटे	4292	1840	6132
viii	जलयानों की अनुमानित संख्या (n x vii)	घंटे	511	307	818
ix	कुल जी आर टी घंटे [(ii x (vi x viii)]	संख्या	89	51	139
x	राजस्व आवश्यकता	जी आर टी घंटे	182832000	47216400	229745500
					20.88
	विदेशगामी जलयान 90% एवं तटीय जलयान 10% के लिए कार्यगणकी				
	$229745500 \times 0.90 = 206770950$				
	$206770950 \times 0.10 = 20677095$				
	$206770950 + 20677095 = 227448045$				20.88
	विदेशगामी जलयान की दर				20.88
	तटीय जलयान की दर = $0.6 \times$ विदेशगामी जलयान दर				9.850
					9.870

अनुसूचक-1 (क)

कोतकला पत्तन ग्यास के इस्तिस्ना बंदरगाह-1 (उत्तर) एवं इस्तिस्ना बंदरगाह-11 (दक्षिण) में योजित बर्थों के लिए अप्रैमेट प्रयुक्त का परिकलन

(करोड़ रु० में)

क्रम सं०	विवरण	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत अद्यतन अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
	योजित बर्थ		
I	अधिकतम क्षमता		
	अधिकतम घाट क्षमता		
(क)	विभिन्न जलयानों की क्षमता का हिस्सा		
	पनामक्स जलयानों की क्षमता की प्रतिशतता का हिस्सा (एन-1)	70.00%	70.00%
	हैंडमैक्स जलयानों की क्षमता की प्रतिशतता का हिस्सा (एन-2)	30.00%	30.00%
(ख)	जलयानों की तबान-दिवाग आउटपुट		
	- पनामक्स जलयानों की मर्यादित दर (पी-1)	20700	28000
	- हैंडमैक्स जलयानों की मर्यादित दर (पी-2)	20700	20700
(ग)	एक बर्थ की अधिकतम घाट क्षमता = $0.7 \times (\text{एन-1} \times \text{पी-1}) + (\text{एन-2} \times \text{पी-2}) \times 365$	5288850	6594455
	अधिकतम घाट क्षमता		
	पत्तन द्वारा विपन्न के लिए उपलब्ध कराया गया घाट का क्षेत्र वर्ग मीटरों में (ए)	98861	98861
	कुल घाट की प्रतिशतता जिसे स्टैकिंग के लिए प्रयोग में लाया जा सकता है (इ)	50.57%	63.50%
	घाट मात्रा जिन क्षेत्रों के प्रति वर्ग मीटर में स्टैक किया जा सकता है (उप)	5	5
	दर-अंतर अनुपात (टी)	30	30
	एक बर्थ की अधिकतम घाट क्षमता = $0.7 \times \text{ए} \times \text{इ} \times \text{उप} \times \text{टी}$	5249371	6591557
	एक बर्थ की अधिकतम क्षमता मिलियन टनों में/वार्षिक	5.25	8.59
II	पूँजीगत लागत		(करोड़ रु० में)
क.	कार्गो संचालन किया		
	(i) स्थित लागत (प्रति बर्थ औसत लागत)		
	एड्डेड आधार	49.00	49.00
	भूमि पर जेटी से कंटील कनवेयर आधार	3.94	3.94
	ट्रैलर/ट्रैलर/ड्राइवमैक्स का निर्माण	0.40	0.40
	स्टैक घाट को मजबूत करना	13.10	13.10
	स्टैक एवं डिस्चार्ज ट्रेक	8.88	8.88
	स्टैक घाट से बैगन लदान स्टेफर्स तक कंटील कनवेयर आधार	9.40	9.40
	बैगन लोडर ट्रेकों सहित बैगन लदान स्टेफर्स	2.88	2.88
	सर्विस के लिए राइडिंग	1.07	1.07
	विभिन्न कार्यों के लिए भवन	5.25	5.25
	बैगन लदान के लिए रेलवे ट्रेकों को विछाना	2.10	2.10
	अकाले की दीवार में बाड़ लगाना	1.08	1.08
	मृदा अन्वेषण, परियोजना पर्यवेक्षण, विस्तृत इंजीनियरी	6.80	6.80
	आवर्धनिकताएं	3.12	3.12
	निर्माण कार्यगत टेका-कर	4.15	4.15
	5% की दर पर विविध लागत	5.56	5.56
	योग	116.73	116.73
	(ii) प्रति बर्थ उपकरण लागत		
	- ग्रेव अनलोडर (2 संख्या)	92.85	92.13
	- कनवेयर (7500 मी०)	104.87	104.87
	- स्टैकर्स (2 संख्या)	27.80	27.64
	- कंटील जाल डिस्चार्ज (1 संख्या)	16.21	16.13
	- बैगन लोडर (1 संख्या)	13.32	12.74
	- ड्रेजर (2 संख्या)	3.82	4.13
	- पोच क्लेम्पिंग मशीन (3 संख्या)	3.24	3.30
	- रेलवे लोड-अनलोड मशीन के लिए 1 संख्या	0.21	0.30
	- विद्युत संचालन कार्य	17.25	17.25
	- परिसर में सुरक्षा	3.33	3.32
	- आवर्धनिकताएं	8.48	8.45
	- आवर्धनिकताएं	1.00	1.00
	- निम्नलिखित टेका-कर	1.00	1.00
	- 5% की दर पर विविध लागत	14.81	14.56
	योग	386.78	305.82
	संचालन किया के लिए कुल पूँजीगत लागत (I+II)	423.52	422.55
ख.	बर्थ भाड़ा किया		
	बर्थ का निर्माण	45.54	45.54
	गार विकासन की लागत	2.50	2.50
	मृदा अन्वेषण, परियोजना पर्यवेक्षण, विस्तृत इंजीनियरी	3.38	3.36
	आवर्धनिकताएं	1.54	1.54
	निर्माण कार्यगत टेका-कर	2.06	2.06
	5% की दर पर विविध लागत	2.75	2.75
	योग	57.75	57.75
	बर्थ भाड़ा किया के लिए कुल पूँजीगत लागत		
		481.27	480.30
	कुल पूँजीगत लागत (क+ख)		488.38

11) कार्य संचालन किंमा के लिए प्रस्तावित लागत		(करोड़ रु० में)	
(क) विद्युत लागत			
(कैपेसिटी- 5.38 MW प्रति यूनिट की दर पर 1.4 यूनिट प्रति टन) 38 MW प्रति यूनिट की दर पर 1.4 यूनिट प्रति टन)	(टैरिफ- 5)	3.95	4.97
(ख) परम्पन एवं रक्ष-रखत			
- निवृत्त आर्म्स (निवृत्त कार्य पर 1%)		1.17	1.17
- यांत्रिक एवं विद्युत उपकरण; प्रतिस्थापन पूर्ण मूल्य (उपकरण लागत पर 7%)		21.47	21.41
(ग) बीमा (सकल मूल्य आर्म्स पर 1%)		4.24	4.23
(घ) मरम्मत			
- मरम्मत कार्य 3.34% की दर पर		3.90	3.90
- यांत्रिक कार्य 10.34% की दर पर		31.72	31.62
(ङ) लाइनेस फंड		1.70	1.71
(च) कान एवं उपरिशीर्ष के लिए अन्य खर्च (आर्म्स के सकल मूल्य पर 5%)		21.18	21.13
कुल संचालन लागत		89.33	90.13
12) कार्य संचालन किंमा के लिए अनुमानित राजस्व आवश्यकता एवं अपवर्त प्रस्ताव			
क. अनुमानित राजस्व आवश्यकता			
(क) कुल संचालन लागत		89.33	90.13
(ख) 16% की दर पर नियोजित पूर्ण पर रिटर्न		67.75	67.60
(ग) कार्य संचालन किंमा से कुल राजस्व आवश्यकता		157.08	157.73
(ii) राजस्व आवश्यकता का प्रमाणन			
(क) कक्षा संचालन प्रभार (एआरआर की 58%)		153.94	154.57
(ख) मंडारण प्रभार (एआरआर की 1%)		1.57	1.58
(ग) विविध प्रभार (एआरआर की 1%)		1.57	1.58
(घ) कार्य संचालन किंमा से कुल राजस्व आवश्यकता		157.08	157.73
(iii) कार्य संचालन प्रभार			
(क) कार्य संचालन प्रभार			
- राजस्व आवश्यकता (करोड़ रु० में)		153.94	154.57
- संचालन (लाभ टन प्रति वर्ष)		52.49	65.94
- कोयले के संचालन के लिए प्रति टन दर (विदेशी)		385.45	244.16
- कोयले के संचालन के लिए प्रति टन दर (तटीय)		183.27	185.16
(ख) मंडारण प्रभार			
- राजस्व की आवश्यकता (करोड़ रु० में)		1.57	1.58
- मंडारण प्रभार को अर्पित करने के लिए कार्य का 7%		15%	15%
- मंडारण प्रभार को अर्पित करने के लिए कार्य की राशियां (लाभ टन)		787500	787500
मंडारण प्रभार (नियुक्त अवधि के बाद)			
	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा	
- नियुक्त अवधि			8 days
- पहले पांच दिन		4.80	8.98
- छठे दिन से 10वें दिन तक		6.00	1.87
- 11वें दिन एवं उसके बाद		8.00	1.86
(ग) विविध प्रभार			
- राजस्व की आवश्यकता (लाभ रु० में)		1.57	1.58
- संचालन (लाभ टन प्रति वर्ष)		52.49	65.94
- विविध प्रभार (रु० प्रति टन)		2.98	2.38

ख. कार्य संचालन प्रभार		लाभ रूपों में	
(i) राजस्व की आवश्यकता			
(क) मरम्मत एवं रक्ष-रखत प्रभार (वर्ष के लिए नियोजित लागत पर 1%)		0.58	0.58
(ख) मरम्मत		1.93	1.93
(ग) बीमा (वर्ष मांडा सेवा के लिए कुल लागत पर 1%)		0.58	0.58
(घ) 16% की दर पर नियोजित पूर्ण पर रिटर्न	उप-योग (i)	3.88	3.08
वर्ष मांडा प्रभार		9.24	9.24
विदेशीय जलयान (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु० में		12.32	12.32
तटीय जलयान (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु० में		0.648	0.548
		0.384	0.329

केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत बर्ष बाड़ा परिकल्पना					
क्रम सं०	विवरण	युनिट	पेनाल्टिस विदेशी जलयान	इंडीपेंडेंस विदेशी जलयान	योग
i	जहाज दिवस आउटपुट	टन/प्रति दिन	24000	24000	
ii	औसत जी आर टी	टन	38000	22000	
iii	औसत पार्सेल आकार	टन	42000	30000	
iv	संचालित किए जाने वाले अनुमानित टन	टन	3675000	1575000	5250000
v	बर्ष दिनों की औसत संख्या (iv ÷ i)	दिन	153.1	65.6	218.75
vi	बर्ष घंटों की संख्या (24 x v)	घंटे	3675	1575	5250
vii	प्रतिष्ठा समय के लिए अतिरिक्त घंटे (6 x viii)	घंटे	525	315	840
viii	जलयानों की अनुमानित संख्या (iv ÷ iii)	संख्या	88	53	140
ix	कुल जी आर टी घंटे (ii + vi + viii)	जी आर टी घंटे	159600000	41580000	201180000
x	गन्तव्य आवश्यकता				12.32
					12.32
	बर्ष बाड़ा - विदेशगामी जलयान				0.64
	बर्ष बाड़ा - तटीय जलयान				0.38

वीएचपी के अनुमानों के अनुसार बर्ष बाड़ा परिकल्पना					
क्रम सं०	विवरण	युनिट	पेनाल्टिस विदेशी जलयान	इंडीपेंडेंस विदेशी जलयान	योग
i	जहाज दिवस आउटपुट	टन/प्रति दिन	28000	20700	
ii	औसत जी आर टी	टन	38000	22000	
iii	औसत पार्सेल आकार	टन	42000	30000	
iv	संचालित किए जाने वाले अनुमानित टन	टन	4614090	1977467	6591557
v	बर्ष दिनों की औसत संख्या (iv ÷ i)	दिन	165	96	260
vi	बर्ष घंटों की संख्या (24 x v)	घंटे	3855	2283	6138
vii	प्रतिष्ठा समय के लिए अतिरिक्त घंटे (6 x viii)	घंटे	659	395	1055
viii	जलयानों की अनुमानित संख्या (iv ÷ iii)	संख्या	110	66	176
ix	कुल जी आर टी घंटे (ii + vi + viii)	जी आर टी घंटे	175335421	59140597	234476018
x	गन्तव्य आवश्यकता				12.32
	विदेशगामी जलयान 90% एवं तटीय जलयान 10% के लिए कार्यप्रणाली				12.32
	$201180000 \times 90\% + 201180000 \times 10\% \times 0.6x =$				12.32
	$181062000x + 20118000 \times 0.6x =$				0.68
	$x = \text{विदेशगामी जलयान की दर}$				0.33
	तटीय जलयान की दर $= 0.6 \times \text{विदेशगामी जलयान दर}$				

अनुलग्नक-II (क)

**कोलकत्ता पत्तन न्यास/हल्दिया बंदरगाह भवनसमूह
लौह अयस्क, कोयला एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो के लिए
बहुप्रयोजनीय टर्मिनल हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची**

एस.1.1 परिभाषाएँ:

इस दरों के मान में जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:

- (i) 'तटीय जलयान' का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया जलयान होगा।
- (ii) 'विदेशगामी जलयान' का अर्थ तटीय जलयान से भिन्न कोई जलयान होगा।
- (iii) 'दिन' का अर्थ वह अवधि जो दिन के प्रातः 06.00 बजे से प्रारंभ होकर अगले दिन प्रातः 06.00 बजे समाप्त होगी।
- (iv) 'निशुल्क अवधि' का अर्थ वह अवधि जिसके दौरान कार्गो को विलंब शुल्क रहित भंडारण की अनुमति हो तथा इस अवधि में सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियाँ एवं टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस शामिल न होंगे।
- (v) 'प्रतिदिन' का अर्थ प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका हिस्सा।

एस.1.2 मूल्यांकन के सामान्य सिद्धांत:

- (i) जलयान की स्थिति, जैसा कि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसका प्रमाणीकरण किया गया हो, जलयान संबंधी प्रभारों को लगाने के प्रयोजन के लिए, जलयान 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी के रूप में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की किस्म अथवा उसके उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजन के लिए कोई संगतता न होगी।
- (ii) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाला, भारतीय ध्वजवाला, विदेशगामी जलयान, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
 (ख) विदेशी ध्वजवाला, विदेशगामी जलयान, नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
 (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान-टर्मिनल द्वारा तटीय दरें, उस समय से प्रभार्य होंगी, जिस समय से जलयान तटीय सामानों की लदाई प्रारंभ करेगा।
 (घ) ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें, जलयान द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक ही प्रभार्य होंगी, उसके ठीक बाद विदेशगामी दरें, उतराई टर्मिनल द्वारा प्रभार्य होंगी।
 (ङ) नौवहन महानिदेशक से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले निर्दिष्ट भारतीय तटीय जलयान के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित न होगा।

(iii) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:

- (क) प्रयोक्ता को दरों के मान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दण्डात्मक ब्याज अदा करना होगा। उसी प्रकार से, टर्मिनल आपरेटर, विलंबित वापसियों पर दण्डात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दण्डात्मक ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित मूल दर से 2% अधिक होगी। दण्डात्मक ब्याज की दर, टर्मिनल आपरेटर एवं प्रयोक्ता दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) वापसियों में विलंब की गिनती, सेवाओं के पूरा होने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, उनमें से जो भी बाद में हो, की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गणना, टर्मिनल आपरेटर द्वारा बिलों को प्रस्तुत करने की तारीख के बाद केवल 10 दिन की, की जाएगी। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहाँ भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 में यथा विनिर्धारित सेवाएँ लेने से पूर्व किया जाता है तथा/अथवा जहाँ इस दरों के मान में प्रभारों का भुगतान अग्रिम रूप में निर्धारित किया जाता है।

सभी निर्धारित प्रभार, प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।

- (iv) यदि वापसी योग्य राशि 100/- रु0 या 100/- रु0 से अधिक न होगी, तो वापसी के दावे पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार से टर्मिनल आपरेटर भी कोई अनुपूरक बिल अथवा कम मूल्य लेने के कारण बिल को प्रस्तुत नहीं करेगा, यदि टर्मिनल को देय राशि 100/- रु0 अथवा उससे कम हो।
- (v) टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य तर्कसंगत स्तर से अधिक के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (vi) सभी तटीय जलयानों के लिए बर्थ भाड़ा प्रभार अन्य जलयानों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (vii) (क) तापीय कोयले एवं लौह अयस्क से भिन्न सभी तटीय कार्गो के लिए संबंधित प्रभार, सामान्य कार्गो से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से जो कार्गो भारतीय पत्तन 'क' पर पहुँचता है तथा जिसे बाद में भारतीय पत्तन 'ख' में यानान्तरण के लिए भेजा जाता है, वह कार्गो भी तटीय नौचालन के लिए संबद्ध प्रभारों का पात्र होगा। दूसरे शब्दों में कहें तो तटीय नौचालन के लिए अनुमति प्रदान किए गए जलयानों द्वारा भारतीय पत्तनों से/पत्तनों को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें, जलयान-तट स्थानान्तरण और घाट से/घाट को भंडारण यार्ड को/भंडारण यार्ड से स्थानान्तरण के लिए सभी संबद्ध संचालन प्रभारों पर, घाट शुल्क सहित, प्रभार्य होंगी।
- (viii) (क) दरों के मान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं; इसी प्रकार से रियायत और छूट निम्नतम स्तर की है। टर्मिनल आपरेटर, यदि वह ऐसा चाहे तो अपेक्षाकृत कम दर लगा सकता है और/अथवा अधिक रियायत छूट दे सकता है।
- (ख) टर्मिनल आपरेटर भी, यदि वह ऐसा चाहे तो दरों के मान में निर्धारित दरों को लागू करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि युक्तिकरण से प्रयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत मिलती हो और दरों के मान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक न हों।
- (ग) टर्मिनल आपरेटर को ऐसी कम की गई दरें और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने वाली शर्तों के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने वाली शर्तों में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहने होगी, बशर्ते कि निर्धारित नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न होंगी।
- (ix) प्रत्येक किसी मद की मात्रा अथवा क्षमता के सकल भार/मापन की गणना करते समय, 0.5 तक के एवं सहित अंश, 0.5 के रूप में माने जाएंगे तथा 0.5 से ऊपर के यूनिट अंश, एक यूनिट के रूप में माने जाएंगे, सिवाय ऐसे मामलों में जहाँ अन्यथा उल्लेख न हो।

एस.1.3 बर्थ भाड़ा:

बोझ ढोने वाली बड़ी नाव तथा बर्थ के साथ-साथ नजदीक आने वाले अथवा खड़े किसी अन्य तरणशील जहाज के मास्टरो/मालिकों/एजेंटों द्वारा बर्थ भाड़ा प्रभार निम्न दरों के अनुसार देय होगा:-

क्रम सं०	जलयान का विवरण	दर रूप्यों में प्रति घंटा प्रति जीआरटी
1.	विदेशगामी जलयान	0.95
2.	तटीय जलयान	0.57

एस.1.3 के लिए टिप्पणियाँ:

- (i) बर्थ भाड़े को लगाने के प्रयोजन के लिए समय की गणना तब से की जाएगी, जब जलयान बर्थ पर आता है तथा तब तक की जाएगी, जब तक वह बर्थ को खाली नहीं करता है।
- (ii) बर्थ भाड़े में बर्थ पर उपलब्ध कराई गई सेवाओं, जैसे बर्थ पर खड़े रहना, कूड़े-करकट को हटाना, बर्थों की साफ-सफाई, अलाव-व्यवस्था इत्यादि के लिए प्रभार शामिल हैं।
- (iii) टर्मिनल आपरेटर के उपकरण की खराबी अथवा बिजली बंद होने से अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से जलयान एक घंटे या अधिक घंटों के लिए जब बर्थ पर निष्क्रिय रहता है तो उस अवधि के लिए बर्थ भाड़ा नहीं लगाया जाएगा।
- (iv) (क) नौचालन हेतु जलयान द्वारा तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे के बाद कोई बर्थ भाड़ा नहीं लगाया जाएगा। बर्थ भाड़े की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा में अनुकूल ज्वारभाटे की स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नौचालन की सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल न होगा।
(ख) जलयान के मास्टर/एजेंट को केवल अनुकूल ज्वारभाटे की तथा मौसम की स्थितियों के अनुसार, नौचालन हेतु तैयार होने का सिगनल देना होगा।
- (v) गलत सिगनल देने पर दण्ड बर्थ भाड़ा, एक दिन के (24 घंटे) बर्थ भाड़ा प्रभार के बराबर होगा।
'गलत संकेत' तब होगा, जब जलयान तैयार होने का संकेत देता है, जबकि जलयान, इंजन के तैयार न होने के कारण घाट छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है अथवा कार्गो संचालन पूरा नहीं होता है अथवा जहाज पर आरोपित ऐसे कारणों से जब वह घाट छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है।
- (vi) यदि जलयान, टर्मिनल आपरेटर के पास उपकरण उपलब्ध न होने के कारण अथवा उपकरण के खराब होने के कारण अथवा जेटी पर बिजली फेल हो जाने के कारण अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोपित अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो जलयान के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान लगने वाले बर्थ भाड़े के प्रभार के समतुल्य छूट की अनुमति होगी।
- (vii) आउस्टिंग प्राथमिकता/बर्थ भाड़े की प्राथमिकता:

आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग देने के लिए दरें एवं शर्तें, इस मामले में वर्तमान सरकारी दिशा-निर्देशों/आदेशों तथा कोलकत्ता पत्तन न्यास के दरों के मान में निर्धारित उपबंधों द्वारा नियमित होंगी।

एस. 1.4 कार्गो संचालन प्रभार:

क्रम सं०	जिन्स	यूनिट दर रूप्यों में प्रति मी० टन	
		विदेशी	तटीय
(1)	लौह अयस्क	180.75	180.75
(2)	कोयला (तापीय कोयले से भिन्न) एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो	180.75	108.45

एस. 1.4 के लिए टिप्पणियाँ:

उक्त निर्धारित कार्गो संचालन प्रभार, निम्नलिखित के लिए समेकित प्रभार है:

- (क) जलयान से कोयल एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो की उतराई एवं इन्हें भंडारण के स्थल पर ले जाना, स्टैकयार्ड में 5 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण तथा वैगनों पर लदान, और
- (ख) स्टैकयार्ड में वैगनों से लौह अयस्क की उतराई, स्टैकयार्ड में 15 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण, बर्थ के लदान-स्थल पर कार्गो को ले जाना तथा जलयान में लदान।

इस समेकित प्रभार में घाट-शुल्क एवं श्रमिकों तथा/अथवा उपकरण, जहाँ आवश्यक हो, की आपूर्ति और दरों के मान में विशेष रूप से न निर्धारित अन्य सभी प्रभार।

एस. 1.5 भंडारण प्रभार:

स्टैकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार, अनुमेय निशुल्क अवधि के बाद, निम्नलिखित होंगे:

विवरण	दर रूप्यों में प्रति मी० टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा	
	लौह अयस्क	कोयला (तापीय कोयले से भिन्न) एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो
निशुल्क अवधि	15 दिन	5 दिन
निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले पांच दिन	3.95	3.95
निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 6ठे दिन से 10वें दिन तक	5.92	5.92
11वें दिन से एवं उसके बाद	7.90	7.90

एस. 1.5 के लिए टिप्पणियाँ:

- (i) निशुल्क अवधि उस दिन के अगले दिन से प्रारंभ होगी, जब कार्गो का पूरी तरह से कार्य संपन्न हो जाता है/लदान हो जाता है।
- (ii) निशुल्क अवधि के प्रयोजन के लिए, टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियाँ शामिल न होंगी।
- (iii) भंडारण प्रभार, सभी दिनों के लिए देय होंगे, जिनमें निर्धारित निशुल्क दिनों के बाद कार्गो के ठहराव के कारण टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियाँ शामिल होंगी।
- (iv) कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेंगे, जब टर्मिनल आपरेटर, प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर, आपरेटर पर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/कार्गो के नौवहन की स्थिति में नहीं होता।

एस.1.6**विविध प्रभार:**

सभी विविध सेवाओं के लिए समेकित प्रभार, जैसे झाड़ू लगाना, वैगनों, ट्रकों का तोलन,

कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्दगी इत्यादि, लौह अयस्क, कोयला एवं अन्य शुष्क थोक कार्गो के लिए 9.75 रु0 प्रति टन की दर पर लगाए जाएंगे।

एस.1.7

उक्त धारा-1.3 से धारा-1.6 तक के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमा को मुद्रा स्फीति से जोड़ा जाएगा किन्तु 1 जनवरी, 2012 एवं संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में कमी-बेशी, 60% की सीमा तक होगी। प्रशुल्क सीमा का स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी।

अनुलग्नक-II (ख)

कोलकत्ता पत्तन न्यास/हल्दिया बंदरगाह भवनसमूह

कोयले के संचालन के लिए यंत्रीकृत टर्मिनल हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

एस.1.1 परिभाषाएँ:

इस दरों के मान में जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:

- (vi) 'तटीय जलयान' का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया जलयान होगा।
- (vii) 'विदेशगामी जलयान' का अर्थ तटीय जलयान से भिन्न कोई जलयान होगा।
- (viii) 'दिन' का अर्थ वह अवधि जो दिन के प्रातः 06.00 बजे से प्रारंभ होकर अगले दिन प्रातः 06.00 बजे समाप्त होगी।
- (ix) 'निशुल्क अवधि' का अर्थ वह अवधि जिसके दौरान कार्गो को विलंब शुल्क रहित भंडारण की अनुमति हो तथा इस अवधि में सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियाँ एवं टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस शामिल न होंगे।
- (x) 'प्रतिदिन' का अर्थ प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका हिस्सा।

एस.1.2 मूल्यांकन के सामान्य सिद्धांत:

- (x) जलयान की स्थिति, जैसा कि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसका प्रमाणीकरण किया गया हो, जलयान संबंधी प्रभारों को लगाने के प्रयोजन के लिए, जलयान 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी के रूप में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की किस्म अथवा उसके उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजन के लिए कोई संगतता न होगी।
- (xi)(क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाला, भारतीय ध्वजवाला, विदेशगामी जलयान, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ख) विदेशी ध्वजवाला, विदेशगामी जलयान, नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान-टर्मिनल द्वारा तटीय दरें, उस समय से प्रभावी होंगी, जिस समय से जलयान तटीय सामानों की लदाई प्रारंभ करेगा।

- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें, जलयान द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक ही प्रभावी होंगी, उसके ठीक बाद विदेशगामी दरें, उतराई टर्मिनल द्वारा प्रभावी होंगी।
- (ङ) नौवहन महानिदेशक से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले निर्दिष्ट भारतीय तटीय जलयान के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित न होगा।
- (xii) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क) प्रयोक्ता को दरों के मान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दण्डात्मक ब्याज अदा करना होगा। उसी प्रकार से, टर्मिनल आपरेटर, विलंबित वापसियों पर दण्डात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दण्डात्मक ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित मूल दर से 2% अधिक होगी। दण्डात्मक ब्याज की दर, टर्मिनल आपरेटर एवं प्रयोक्ता दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) वापसियों में विलंब की गिनती, सेवाओं के पूरा होने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, उनमें से जो भी बाद में हो, की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गणना, टर्मिनल आपरेटर द्वारा बिलों को प्रस्तुत करने की तारीख के बाद केवल 10 दिन की, की जाएगी। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहाँ भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 में यथा विनिर्धारित सेवाएँ लेने से पूर्व किया जाता है तथा/अथवा जहाँ इस दरों के मान में प्रभारों का भुगतान अग्रिम रूप में निर्धारित किया जाता है।
- सभी निर्धारित प्रभार, प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (xiii) यदि वापसी योग्य राशि 100/- रु० या 100/- रु० से अधिक न होगी, तो वापसी के दावे पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार से टर्मिनल आपरेटर भी कोई अनुपूरक बिल अथवा कम मूल्य लेने के कारण बिल को प्रस्तुत नहीं करेगा, यदि टर्मिनल को देय राशि 100/- रु० अथवा उससे कम हो।
- (xiv) टर्मिनल आपरेटर पर आरोग्य तर्कसंगत स्तर से अधिक के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (xv) सभी तटीय जलयानों के लिए बर्थ भाड़ा प्रभार अन्य जलयानों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (xvi) (क) तापीय कोयले एवं लौह अयस्क से भिन्न सभी तटीय कार्गो के लिए संबंधित प्रभार, सामान्य कार्गो से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से जो कार्गो भारतीय पत्तन 'क' पर पहुँचता है तथा जिसे बाद में भारतीय पत्तन 'ख' में यानान्तरण के लिए भेजा जाता है, वह कार्गो

भी तटीय नौचालन के लिए संबद्ध प्रभारों का पात्र होगा। दूसरे शब्दों में कहें तो तटीय नौचालन के लिए अनुमति प्रदान किए गए जलयानों द्वारा भारतीय पत्तनों से/पत्तनों को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।

(ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें, जलयान-तट स्थानान्तरण और घाट से/घाट को भंडारण यार्ड को/भंडारण यार्ड से स्थानान्तरण के लिए सभी संबद्ध संचालन प्रभारों पर, घाट शुल्क सहित, प्रभार्य होंगी।

(xvii) (क) दरों के मान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं; इसी प्रकार से रियायत और छूट निम्नतम स्तर की है। टर्मिनल आपरेटर, यदि वह ऐसा चाहे तो अपेक्षाकृत कम दर लगा सकता है और/अथवा अधिक रियायत छूट दे सकता है।

(ख) टर्मिनल आपरेटर भी, यदि वह ऐसा चाहे तो दरों के मान में निर्धारित दरों को लागू करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि युक्तिकरण से प्रयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत मिलती हो और दरों के मान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक न हों।

(ग) टर्मिनल आपरेटर को ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने वाली शर्तों के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने वाली शर्तों में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहने होंगी, बशर्ते कि निर्धारित नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न होंगी।

(xviii) प्रत्येक किसी मद की मात्रा अथवा क्षमता के सकल भार/मापन की गणना करते समय, 0.5 तक के एवं सहित अंश, 0.5 के रूप में माने जाएंगे तथा 0.5 से ऊपर के यूनिट अंश, एक यूनिट के रूप में माने जाएंगे, सिवाय ऐसे मामले में जहाँ अन्यथा उल्लेख न हो।

एस.1.3 बर्थ भाड़ा:

बोझ ढोने वाली बड़ी नाव तथा बर्थ के साथ-साथ नजदीक आने वाले अथवा खड़े किसी अन्य तरणशील जहाज के मास्टर्स/मालिकों/एजेंटों द्वारा बर्थ भाड़ा प्रभार निम्न दरों के अनुसार देय होगा:-

क्रम सं०	जलयान का विवरण	दर रूपयों में प्रति घंटा प्रति जीआरटी
1.	विदेशगामी जलयान	0.55
2.	तटीय जलयान	0.33

एस.1.3 के लिए टिप्पणियाँ:

(viii) बर्थ भाड़े को लगाने के प्रयोजन के लिए समय की गणना तब से की जाएगी, जब जलयान बर्थ पर आता है तथा तब तक की जाएगी, जब तक वह बर्थ को खाली नहीं करता है।

(ix) बर्थ भाड़े में बर्थ पर उपलब्ध कराई गई सेवाओं, जैसे बर्थ पर खड़े रहना, कूड़े-करकट को हटाना, बर्तनों की साफ-सफाई, अलाव-व्यवस्था इत्यादि के लिए प्रभार शामिल हैं।

(x) टर्मिनल आपरेटर के उपकरण की खराबी अथवा बिजली बंद होने से अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोग्य किन्हीं अन्य कारणों से जलयान एक घंटे या अधिक घंटों के लिए जब बर्थ पर निष्क्रिय रहता है तो उस अवधि के लिए बर्थ भाड़ा नहीं लगाया जाएगा।

(xi) (क) नौचालन हेतु जलयान द्वारा तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे के बाद कोई बर्थ भाड़ा नहीं लगाया जाएगा। बर्थ भाड़े की समाप्ति के लिए निर्धारित समय

सीमा में अनुकूल ज्वारभाटे की स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नौचालन की सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल न होगा।

(ख) जलयान के मास्टर/एजेंट को केवल अनुकूल ज्वारभाटे की तथा मौसम की स्थितियों के अनुसार, नौचालन हेतु तैयार होने का सिगनल देना होगा।

(xii) गलत सिगनल देने पर दण्ड बर्थ भाड़ा, एक दिन के (24 घंटे) बर्थ भाड़ा प्रभार के बराबर होगा।

‘गलत संकेत’ तब होगा, जब जलयान तैयार होने का संकेत देता है, जबकि जलयान, इंजन के तैयार न होने के कारण घाट छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है अथवा कार्गो संचालन पूरा नहीं होता है अथवा जहाज पर आरोपित ऐसे कारणों से जब वह घाट छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है।

(xiii) यदि जलयान, टर्मिनल आपरेटर के पास उपकरण उपलब्ध न होने के कारण अथवा उपकरण के खराब होने के कारण अथवा जेटी पर बिजली फेल हो जाने के कारण अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोपित अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो जलयान के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान लगने वाले बर्थ भाड़े के प्रभार के समतुल्य छूट की अनुमति होगी।

(xiv) आउस्टिंग प्राथमिकता/बर्थ भाड़े की प्राथमिकता:

आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग देने के लिए दरें एवं शर्तें, इस मामले में वर्तमान सरकारी दिशा-निर्देशों/आदेशों तथा कोलकत्ता पत्तन न्यास के दरों के मान में निर्धारित उपबंधों द्वारा नियमित होंगी।

एस. 1.4 कार्गो संचालन प्रभार:

क्रम सं०	चिन्ता	यूनिट दर रूप्यों में प्रति मी० टन	
		विदेशी	तटीय
(1)	कोयला (तापीय कोयले से भिन्न)	244.16	185.16

एस. 1.4 के लिए टिप्पणियाँ:

उक्त निर्धारित कार्गो संचालन प्रभार, जलयान से कोयले (तापीय कोयले से भिन्न), अन्य शुष्क थोक कार्गो की उतराई तथा उतराई के पूरा होने पर, स्टैकयार्ड से पुनः प्राप्त करने एवं वैगनों में लदान के बाद इन्हें भंडारण के स्थल पर ले जाना, स्टैकयार्ड में 6 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए समेकित प्रभार है।

इस समेकित प्रभार में घाट-शुल्क एवं श्रमिकों तथा/अथवा उपकरण, जहाँ आवश्यक हो, की आपूर्ति और दरों के मान में विशेष रूप से न निर्धारित अन्य सभी प्रभार।

एस.1.5 भंडारण प्रभार:

स्टैकयार्ड में भंडारित कोयले (तापीय कोयले से भिन्न) के लिए भंडारण प्रभार, अनुमेय निशुल्क अवधि के बाद, निम्नलिखित होंगे:

विवरण	दर रूपयों में प्रति मी0 टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा
निशुल्क अवधि	6 दिन
निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले पांच दिन	0.98
निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 6ठे दिन से 10वें दिन तक	1.47
11वें दिन से एवं उसके बाद	1.96

एस. 1.5 के लिए टिप्पणियाँ:

- (v) निशुल्क अवधि उस दिन के अगले दिन से प्रारंभ होगी, जब कार्गो का पूरी तरह से कार्य संपन्न हो जाता है/लदान हो जाता है।
- (vi) निशुल्क अवधि के प्रयोजन के लिए, टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियाँ शामिल न होंगी।
- (vii) भंडारण प्रभार, सभी दिनों के लिए देय होंगे, जिनमें निर्धारित निशुल्क दिनों के बाद कार्गो के ठहराव के कारण टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियाँ शामिल होंगी।
- (viii) कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेंगे, जब टर्मिनल आपरेटर, प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर, आपरेटर पर आरोग्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/कार्गो के नौवहन की स्थिति में नहीं होता।

एस.1.6 विविध प्रभार:

सभी विविध सेवाओं के लिए समेकित प्रभार, जैसे झाड़ू लगाना, वैगनों, ट्रकों का तोलन, कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्दगी इत्यादि के लिए 2.39 रु0 प्रति टन की दर पर लगाए जाएँगे।

एस.1.7 उक्त धारा-1.3 से धारा-1.6 तक के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमा को मुद्रा स्फीति से जोड़ा जाएगा किन्तु 1 जनवरी, 2012 एवं संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में कमी-बेशी, 60% की सीमा तक होगी। प्रशुल्क सीमा का स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 23rd July, 2012

No. TAMP/57/2011-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kolkata Port Trust for fixation of upfront tariff in respect of its Project at Haldia Dock-II (North) & Haldia Dock-II (South) at Shalukhali along with all required back-up facilities on Design, Build, Finance, Operate & Transfer (DBFOT) basis in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Port Trusts which was notified vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/57/2011-KOPT****Kolkata Port Trust****Applicant****ORDER**

(Passed on this 18th day of June, 2012)

This case relates to a proposal dated 27 October 2011 received from the Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of upfront tariff in respect of its Project at Haldia Dock-II (North) & Haldia Dock-II (South) at Shalukkhali alongwith all required back-up facilities on Design, Build, Finance, Operate & Transfer (DBFOT) basis.

2.1. The main points made by KOPT in its proposal dated 27 October 2011 are summarised below:

- (i). Haldia Dock Complex (HDC) is favourably located with respect to the steel plants, Coal & Ore Mines, Power Plants and other industries. HDC is favorably located with respect to Iron Ore mines of the States of Jharkhand and Orissa. HDC is also well connected with National Highway network and Trunk Railways which are being upgraded.
- (ii). HDC, despite being the most preferred port of call for import of coking coal, Non Coking Coal, Lime Stone, Coke, Raw Sugar, export of Iron Ore, coastal shipment of Thermal Coal, the exporters/ importers are unable to bring their required volume of cargo at HDC due to draft restrictions. The exporters/ importers accordingly lighten or up-top substantial volume of these commodities (about 60%) otherwise logical for HDC at neighboring ports of HDC which causes various logistic inconveniences as well as higher transportation cost to the trade.
- (iii). In order to obviate the problem of limitation of draft and to cater to the growing demands of the industries in the hinterland region of the Port, there is a need for expansion of HDC at an alternate location. Accordingly, HDC have identified a deep drafted location where ships at a draft of 9 mtrs. can be handled round the year at Mouza Shalukkhali, district Purba Medinipur on the west bank of river Hooghly, which is about 15 kms north east of existing Dock Complex. The site identified is named as Haldia Dock-II and in the proximity of the industrial hub at Haldia, including the proposed mega power plant (Haldia Energy Limited) of CESC.
- (iv). Based on the traffic studies for Haldia Dock Complex and the subsequent requests for additional port facilities received by HDC from the prospective users, it is estimated that the total dry bulk traffic is likely to increase from 23.70 million tonnes in 2011-12 to around 39.50 million tonnes in 2019-20. In order to handle the incremental traffic likely to be generated from increase in import of coal (thermal and coking coal), HDC intends to develop Dry Bulk terminals at the proposed location through PPP mode. It is estimated that by the end of 2014-2015, four numbers of Berth would be required to meet the projected capacity. It has been decided that two multipurpose berth and two mechanized berth will be constructed with two BOT operators having two berth each (one mechanical and the other multipurpose) on "DBFOT" basis for a concession period of thirty years.
- (v). Physical feature of the facility to be developed are as follows:

Sl. No.	Item	Description & Dimension
1.	Dimension of the proposed	
	1. Multipurpose Berth - 1	275 m x 40 m
	2. Mechanised Berth - 2	275 m x 23 m
	3. Mechanised Berth - 3	275 m x 23 m
	4. Multipurpose Berth - 4	275 m x 40 m

2.	Approach 1. Multipurpose Berth – 1 2. Mechanised Berth – 2 3. Mechanised Berth – 3 4. Multipurpose Berth – 4	2 approach trestles - 10 m wide x 990 m at both end of the berth 1 Approach trestles 10 m wide x 1175 m 1 Approach trestles 10 m wide x 1275 m 2 approach trestles - 10 m wide x 1590 m at both end of the berth
3.	Type of vessels to be handled - Multipurpose Berths Mechanised Berths	Panamax type Bulk Carrier DWT 75000, average GRT 41250
4.	Cargo handling capacity 1. Multipurpose Berth – 1 2. Mechanised Berth – 2 3. Mechanised Berth – 3 4. Multipurpose Berth – 4	4.10 MTPA 4.79 MTPA 4.79 MTPA 4.10 MTPA
5.	Yard area 1. Multipurpose Berth – 1 2. Mechanised Berth – 2 3. Mechanised Berth – 3 4. Multipurpose Berth – 4	81000 sq. mtrs* 54000 sq. mtrs* 54000 sq. mtrs* 81000 sq. mtrs* (* including equipment parking area)
6.	Equipping plan a) Multipurpose Berth – 1 Multipurpose Berth – 4	The Multipurpose Berth has been conceived for both loading and unloading of dry bulk cargo. The equipping plan of this Berth comprises two Mobile Harbour Cranes each of 40 Tonnes capacity, 9 Front End loaders and 20 Dumper trucks (tripper trucks) for loading and unloading of cargo at the jetty. For handling cargo at the yard, the equipping plan proposes, Front End loaders Dumpers trucks, etc. A Bucket Wheel Reclaimer of 3000 TPH, boom length 25 M connected to Wagon loader of 3000 TPH and boom length of 10 M has been envisaged for loading of wagons. One In-motion Railway weighbridge and one road weighbridge has been envisaged for weighing of cargo.
	b) Mechanised Berth – 2 Mechanised Berth – 3	Two Grab unloaders of 900 TPH capacity each with in-built discharge chutes for each berth. Conveyor system will comprise of berth conveyor, transport conveyor(both cross & parallel) and stacking conveyor belt width of 1400 mm and belt speed of 2.6 mtrs/sec with a stacker at stackyard having a capacity of 1800 TPH (boom length of 23 m) A Bucket Wheel Reclaimer of 3000 TPH, boom length 25 M connected to Wagon loader of 3000 TPH and boom length of 10 M has been envisaged for loading of wagons. One In-motion Railway weighbridge and one road weighbridge has been envisaged for weighing of cargo.
7.	Cargo likely to be handled	Coal (coking & non Coking) & Iron Ore at Multipurpose Berth. Only Coal (coking & non Coking) at Mechanised Berth.

- (vi). (a). The project is meant for both loading and unloading of coal and iron ore cargo at multipurpose berth and only for unloading of coal at Mechanised Berth. Hence, its equipping plan is based on those equipments which are best suited for loading and unloading of dry bulk cargo not only at the Berth but at the yard also.

- (b). Due to draft restrictions and other navigational constraints, every vessel is likely to stay at the terminal for a minimum of 54 hours at Mechanised Berth and 63 hrs at multipurpose Berth. Hence the equipping of the berth has been planned in such a manner that all vessels are turn around within the minimum time inclusive of time required for survey, various clearances etc.
- (vii). It is emphasized that Multi-Purpose Berth will be utilized for unloading of coal and loading of iron ore and only unloading of coal at Mechanised Berth. The equipping plan so considered for handling these dry bulk cargoes in this project is different from what has been provided at the upfront tariff guidelines for multipurpose and mechanized terminals. The multipurpose project proposes the use of Mobile Harbour Cranes, Payloaders, Dumpers (tripper trucks), Reclaimer, conveyor and Dozer for loading and unloading of cargo at the jetty. The equipping plan for the mechanised project proposes the use of Grab unloader, Stacker, Reclaimer Wagon loader, Conveyor, Dozer and Electrical equipments etc.
- (viii). Optimal Quay Capacity:
- (a). Considering the position that one Multipurpose Berth can handle 98 ships in a year at 70% utilization and taking into account the average parcel size of each vessel at 42000 tonnes, the KOPT has calculated the quay capacity of the Multipurpose berths at 4.1 MTPA per berth (98 ships * 42000 tonnes). Thus, for two Multipurpose berths, the quay capacity works out to - 8.2 MTPA.
- (b). Considering the position that one Mechanised Berth can handle 114 ships in a year at 70% utilization and taking into account the average parcel size of each vessel at 42000 tonnes, the KOPT has calculated the quay capacity of the Multipurpose berths at 4.79 MTPA per berth (114 ships * 42000 tonnes). Thus, for two Multipurpose berths, the quay capacity works out to - 9.58 MTPA.
- At the Multipurpose berths, it is projected that iron ore would constitute 30% of the capacity and the balance 70% would be coal and other dry bulk cargo. At the Mechanised berth, it would be handling of coal alone.
- (ix). Optimal Yard Capacity:
- (a). In respect of iron ore to be handled at Multipurpose Berth, by considering the area allocated for iron ore cargo at 18000 sq. mtrs., stacking factor of 15 tonnes per sq. mtr. and plot turnover ratio at 12, the KOPT has determined the optimal yard capacity for Iron ore at 70% utilization at 2.27 MTPA. Similarly in respect of coal to be handled at Multipurpose berths, by considering the area allocated for coal at 55700 sq. mtrs., stacking factor of 2.4 tonnes per sq. mtr. and plot turnover ratio at 36, the KOPT has determined the optimal yard capacity for coal at 70% utilization at 3.37 MTPA. Thus, the yard capacity of one berth works out to 5.64 MTPA (2.27 + 3.37). Thus, for two Multipurpose berths, the yard capacity works out to 11.28 MTPA.
- (b). Similarly In respect of coal to be handled at Mechanised berths, by considering the area available for stacking of coal at 38000 sq. mtrs., stacking factor of 5.25 tonnes per sq. mtr and plot turnover ratio at 38, the KOPT has determined the optimal yard capacity for coal at 70% utilization at 5.03 MTPA. Thus, for two Mechanised berths, the yard capacity works out to 10.06 MTPA.

(x). Capital Estimation:

(a). Multipurpose Berth:

Since the cargo profile of the two multipurpose berths is the same, an average of the capital cost is reckoned for computing the tariff:

₹ In crores				
Sl. No.	Particulars	Multipurpose - 1	Multipurpose- 4	Average
1.	Civil Work	132.05	187.32	159.69
2.	Mechanical Work	93.32	93.32	93.32
3.	Total for Cargo handling activity	225.38	280.64	253.01
4.	Berth Facility	97.22	97.22	97.22
5.	Total Project Cost	322.60	377.86	350.23

(b). Mechanised Berth:

Since the cargo profile of the two mechanized berths is the same, an average of the capital cost is reckoned for computing the tariff:

₹ In crores				
Sl. No.	Particulars	Mechanised - 2	Mechanised - 3	Average
1.	Civil Work	104.99	107.89	106.45
2.	Mechanical Work	242.78	243.94	243.36
3.	Total for Cargo handling activity	347.76	351.82	349.81
4.	Berth Facility	57.17	57.17	57.17
5.	Total Project Cost	404.95	408.99	406.98

(xi). Operating cost:

(a). Multipurpose Berth:

For the Cargo handling activity, it is ₹52.92 crores and for the Berthing activity it is ₹5.19 crores.

(b). Mechanised Berth:

For the Cargo handling activity, it is ₹73.16 crores and for the Berthing activity it is ₹3.05 crores.

(xii). Estimation of revenue requirement from cargo handling activity:

₹ In crores		
Description	Multipurpose	Mechanised
Operating cost	52.92	73.16
Return on Capital Employed @ 16%	40.48	55.97
Revenue requirement	93.40	129.13

(xiii). Estimation of revenue requirement from berthing activity:

₹ In crores		
Description	Multipurpose	Mechanised
Operating cost	5.19	3.05
Return on Capital Employed @ 16%	15.56	9.15
Revenue requirement	20.75	12.20

(xiv). Apportionment of revenue requirement for cargo handling activities:

Tariff Group	Multipurpose		Mechanised	
	% of total revenue requirement	Amount (₹ in crores)	% of total revenue requirement	Amount (₹ in crores)
Cargo Handling Charges	90%	84.06	98%	126.55
Storage Charges	5%	4.67	1%	1.59
Miscellaneous Charges	5%	4.67	1%	1.29
TOTAL	100%	93.40	100%	129.13

2.2. The KOPT in its proposal has also furnished the draft Scale of Rates applicable for the Mechanised Berth and Multipurpose Berth, separately.

2.3. The KOPT has furnished documents in support of the civil cost and the cost for the various types of equipments.

3. The proposal of KOPT is as given below:

A. MULTIPURPOSE BERTH

(i). Berth hire charges

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour	
		Foreign	Coastal
1.	All vessels	1.07	0.67

(ii). Cargo Handling charges

Commodity	Unit	Rate in ₹	
		Foreign	Coastal
Iron Ore	Per Metric tonne	227.81	Not applicable
Other coal	Per Metric tonne	213.58	128.15

(iii). Storage charges

Commodity	Rate for 1 st five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 6 th day to 10 th day for balance cargo	Rate for 11 th day onwards for balance cargo
Iron Ore and Coal	₹ 10.00	₹ 15.00	₹ 20.00

(iv). Miscellaneous charges

Particulars	Rate per tonne (₹)
Charges for sweeping, weighment of wagons and trucks, receiving / delivery of cargo, etc.	₹ 11.39

B. MECHANISED BERTH

(i). Berth hire charges

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour	
		Foreign	Coastal
1.	All vessels	0.64	0.37

(ii). Cargo Handling charges

Commodity	Unit	Rate in ₹	
		Foreign	Coastal
Thermal Coal	Per Metric tonne	275.21	Not applicable
Other coal	Per Metric tonne	275.21	165.12

(iii). Storage charges

Commodity	Rate for 1 st five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 6 th day to 10 th day for balance cargo	Rate for 11 th day onwards for balance cargo
Coal	₹ 5.00	₹ 8.00	₹ 10.00

(iv). Miscellaneous charges

Particulars	Rate per tonne (₹)
Charges for sweeping, weightment of wagons and trucks, receiving / delivery of cargo, etc.	₹ 2.70

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal of KOPT alongwith the Feasibility Report furnished by KOPT was circulated to the users/user organisations bodies/major Coal importers/Iron ore exporters and prospective bidders (as furnished by the KOPT) for seeking their comments. The comments received from the users/user organisations bodies/major Coal importers/ Iron ore exporters and prospective bidders have been forwarded to the KOPT. The KOPT has furnished its remarks on the comments of the users/user organisations bodies/major Coal importers/Iron ore exporters and prospective bidders.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the KOPT was requested vide our letter dated 12 January 2012 to furnish the information / clarifications on some points. The KOPT has subsequent to the joint hearing, vide its letter dated 10 May 2012, furnished its reply on queries raised. Summary of query raised by us and the response of the KOPT is brought out in the subsequent part of this Order.

6.1. A joint hearing on the case in reference was held on 25 January 2012 at the KOPT premises. The KOPT made a power point presentation explaining the salient features of its proposal. At the joint hearing, the concerned users / user organisations bodies / major Coal importers / Iron ore exporters and prospective bidders have made their submissions.

6.2. As agreed at the joint hearing, the KOPT was requested vide our letter dated 27 January 2012 to furnish its updated proposal. Simultaneously with the submission of the updated proposal to us, the KOPT was requested to circulate a copy of the updated proposal to all the concerned prospective bidders and users advising them to furnish their comments, if any, within one week thereafter.

6.3. After several reminders, the KOPT under cover of its letter dated 10 May 2012 has furnished updated proposal for fixing of upfront tariff for multipurpose berth as well as mechanized berth. The KOPT has furnished the updated Feasibility Report along with its proposal.

6.4. The changes observed in the updated proposal of May 2012 when compared with the proposal of October 2011 are summarized below:

(i). Physical features of the facility to be developed:

Sl. No.	Item	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
1.	Type of vessels to be handled - Multipurpose Berths Mechanised Berths	Panamax type Bulk Carrier DWT 75000, average 41250	Panamax type Bulk Carrier of 42000 tonnes & Handymax type bulk carrier with of 30000 tonnes. Average parcel size of vessel considered as 38400 tonnes.

2.	Turnaround time of a vessel	54 hours at Mechanised berth 63 hours at Multipurpose berth	48 hours at Mechanised berth 57 hours at Multipurpose berth
3.	Cargo handling capacity		Due to change in the vessel turnaround time, the capacity of the multipurpose berths and the mechanised berths has increased.
	1. Multipurpose Berth - 1 2. Mechanised Berth - 2 3. Mechanised Berth - 3 4. Multipurpose Berth - 4	4.10 MTPA 4.79 MTPA 4.79 MTPA 4.10 MTPA	4.35 MTPA 5.25 MTPA 5.25 MTPA 4.35 MTPA
4.	Yard area 1. Multipurpose Berth - 1 2. Mechanised Berth - 2 3. Mechanised Berth - 3 4. Multipurpose Berth - 4	81000 sq. mtrs* 54000 sq. mtrs* 54000 sq. mtrs* 81000 sq. mtrs* (* including equipment parking area)	79600 sq. mtrs* 50000 sq. mtrs* 50000 sq. mtrs* 79600 sq. mtrs* (* including equipment parking area)

(ii). Optimal Quay Capacity:

	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
Multipurpose berths	8.2 MTPA (@ 4.1 MTPA per berth) (98 vessels x 42000 tonnes as the parcel size of each vessel)	8.7 MTPA (@ 4.35 MTPA per berth) (17025 tonnes per day x 365 days x 70%)
Mechanised berths	9.58 MTPA (@ 4.79 MTPA per berth) (114 vessels x 42000 tonnes as the parcel size of each vessel)	10.58 MTPA (@ 5.29 MTPA per berth) (20700 tonnes per day x 365 days x 70%)

(iii). Optimal Yard Capacity:

	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012																																										
Multipurpose berths	11.32 MTPA (@ 5.66 MTPA per yard)	9.20 MTPA (@ 4.60 MTPA per yard)																																										
	<table><tr><th>Particulars</th><th>Iron Ore (export)</th><th>Coal (import)</th></tr><tr><td>Area allotted for cargo</td><td>20000 sqm</td><td>61000 sqm</td></tr><tr><td>Dwell time</td><td>30 days</td><td>10 days</td></tr><tr><td>Plot turnover ratio</td><td>12</td><td>36</td></tr><tr><td>Stacking quantity</td><td>15 tonne</td><td>2.4 tonne</td></tr><tr><td>Yard capacity</td><td>12 x 15 x 20000 x 70% x 91% = 2.30 MTPA</td><td>2.4 x 36 x 61000 x 70% x 91% = 3.36 MTPA</td></tr><tr><td>Total Yard capacity</td><td colspan="2">5.56 MTPA</td></tr></table>	Particulars	Iron Ore (export)	Coal (import)	Area allotted for cargo	20000 sqm	61000 sqm	Dwell time	30 days	10 days	Plot turnover ratio	12	36	Stacking quantity	15 tonne	2.4 tonne	Yard capacity	12 x 15 x 20000 x 70% x 91% = 2.30 MTPA	2.4 x 36 x 61000 x 70% x 91% = 3.36 MTPA	Total Yard capacity	5.56 MTPA		<table><tr><th>Particulars</th><th>Iron Ore (export)</th><th>Coal (Import)</th></tr><tr><td>Area allotted for cargo</td><td>12000 sqm</td><td>67600 sqm</td></tr><tr><td>Dwell time</td><td>30 days</td><td>15 days</td></tr><tr><td>Plot turnover ratio</td><td>12</td><td>24</td></tr><tr><td>Stacking quantity</td><td>12 tonne</td><td>3 tonne</td></tr><tr><td>Yard capacity</td><td>12 x 12 x 12000 x 70% = 1.20 MTPA</td><td>3 x 24 x 67600 x 70% = 3.40 MTPA</td></tr><tr><td>Total Yard capacity</td><td colspan="2">4.60 MTPA</td></tr></table>	Particulars	Iron Ore (export)	Coal (Import)	Area allotted for cargo	12000 sqm	67600 sqm	Dwell time	30 days	15 days	Plot turnover ratio	12	24	Stacking quantity	12 tonne	3 tonne	Yard capacity	12 x 12 x 12000 x 70% = 1.20 MTPA	3 x 24 x 67600 x 70% = 3.40 MTPA	Total Yard capacity	4.60 MTPA	
	Particulars	Iron Ore (export)	Coal (import)																																									
	Area allotted for cargo	20000 sqm	61000 sqm																																									
	Dwell time	30 days	10 days																																									
	Plot turnover ratio	12	36																																									
	Stacking quantity	15 tonne	2.4 tonne																																									
	Yard capacity	12 x 15 x 20000 x 70% x 91% = 2.30 MTPA	2.4 x 36 x 61000 x 70% x 91% = 3.36 MTPA																																									
	Total Yard capacity	5.56 MTPA																																										
	Particulars	Iron Ore (export)	Coal (Import)																																									
Area allotted for cargo	12000 sqm	67600 sqm																																										
Dwell time	30 days	15 days																																										
Plot turnover ratio	12	24																																										
Stacking quantity	12 tonne	3 tonne																																										
Yard capacity	12 x 12 x 12000 x 70% = 1.20 MTPA	3 x 24 x 67600 x 70% = 3.40 MTPA																																										
Total Yard capacity	4.60 MTPA																																											
Mechanised berths	10.06 MTPA (@ 5.03 MTPA per yard)	10.50 MTPA (@ 5.25 MTPA per yard)																																										
	<table><tr><th>Particulars</th><th>Coal</th></tr><tr><td>Total area available</td><td>54000 sqm</td></tr><tr><td>Actual area available for stacking</td><td>36000 sqm</td></tr><tr><td>Dwell time</td><td>9.5 days</td></tr><tr><td>Plot turnover ratio</td><td>36</td></tr><tr><td>Stacking quantity</td><td>5.25 tonne</td></tr><tr><td>Yard capacity</td><td>38 x 5.25 x 0.7 x 36000 = 5.03 MTPA</td></tr></table>	Particulars	Coal	Total area available	54000 sqm	Actual area available for stacking	36000 sqm	Dwell time	9.5 days	Plot turnover ratio	36	Stacking quantity	5.25 tonne	Yard capacity	38 x 5.25 x 0.7 x 36000 = 5.03 MTPA	<table><tr><th>Particulars</th><th>Coal</th></tr><tr><td>Area available for stacking</td><td>50000 sqm</td></tr><tr><td>Dwell time</td><td>12 days</td></tr><tr><td>Plot turnover ratio</td><td>30</td></tr><tr><td>Stacking quantity</td><td>5 tonne</td></tr><tr><td>Yard capacity</td><td>30 x 5 x 0.7 x 50000 = 5.25 MTPA</td></tr></table>	Particulars	Coal	Area available for stacking	50000 sqm	Dwell time	12 days	Plot turnover ratio	30	Stacking quantity	5 tonne	Yard capacity	30 x 5 x 0.7 x 50000 = 5.25 MTPA																
	Particulars	Coal																																										
	Total area available	54000 sqm																																										
	Actual area available for stacking	36000 sqm																																										
	Dwell time	9.5 days																																										
	Plot turnover ratio	36																																										
	Stacking quantity	5.25 tonne																																										
	Yard capacity	38 x 5.25 x 0.7 x 36000 = 5.03 MTPA																																										
	Particulars	Coal																																										
Area available for stacking	50000 sqm																																											
Dwell time	12 days																																											
Plot turnover ratio	30																																											
Stacking quantity	5 tonne																																											
Yard capacity	30 x 5 x 0.7 x 50000 = 5.25 MTPA																																											

(iv). Capital Estimation:

(a). Multipurpose Berth:

Since the cargo profile of the two multipurpose berths is the same, an average of the capital cost is reckoned for computing the tariff:

(₹ In crores)

Sl. No.	Particulars	Multipurpose - 1		Multipurpose - 4		Average	
		Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
1.	Civil Work	132.05	135.28	187.32	195.71	159.69	165.49
2.	Mechanical Work	93.32	109.78	93.32	111.58	93.32	110.68
3.	Total for Cargo handling activity	225.38	245.06	280.64	307.29	253.01	276.17
4.	Berth Facility	97.22	98.22	97.22	98.22	97.22	98.22
5.	Total Project Cost	322.60	343.28	377.86	405.51	350.23	374.39

(b). Mechanised Berth:

Since the cargo profile of the two mechanized berths is the same, an average of the capital cost is reckoned for computing the tariff:

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Mechanised - 2		Mechanised - 3		Average	
		Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal	Revised Proposal
1.	Civil Work	104.99	115.17	107.89	118.28	106.45	118.72
2.	Mechanical Work	242.78	307.10	243.94	306.47	243.36	306.79
3.	Total for Cargo handling activity	347.78	422.27	351.82	424.75	349.81	423.51
4.	Berth Facility	57.17	57.75	57.17	57.75	57.17	57.75
5.	Total Project Cost	404.95	480.02	408.99	482.50	406.98	481.26

(v). Operating cost:

(a). Multipurpose Berth:

	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
For the Cargo handling activity	₹52.92 crores	₹ 54.87 crores
For the Berthing activity	₹5.19 crores	₹ 5.24 crores

(b). Mechanised Berth:

	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
For the Cargo handling activity	₹73.16 crores	₹ 89.33 crores
for the Berthing activity	₹3.05 crores	₹ 3.08 crores

- (vi). Estimation of revenue requirement from cargo handling activity:

Amount (₹ in crores)

Description	Multipurpose		Mechanised	
	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
Operating cost	52.92	54.87	73.16	89.33
Return on Capital Employed @ 16%	40.48	44.19	55.97	67.76
Revenue requirement	93.40	99.06	129.13	157.09

- (vii). Estimation of revenue requirement from berthing activity:

Amount (₹ in crores)

Description	Multipurpose		Mechanised	
	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
Operating cost	5.19	5.24	3.05	3.08
Return on Capital Employed @ 16%	15.56	15.71	9.15	9.24
Revenue requirement	20.75	20.96	12.20	12.32

- (viii). Apportionment of revenue requirement for cargo handling activities:

Apportionment of revenue requirement for cargo handling activities.						
Tariff Group	Multipurpose			Mechanised		
	% of total revenue requirement	Amount (₹ In crores)		% of total revenue requirement	Amount (₹ In crores)	
		Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012		Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
Cargo Handling Charges	90%	84.06	89.15	98%	126.55	153.95
Storage Charges	5%	4.67	4.95	1%	1.59	1.57
Miscellaneous Charges	5%	4.67	4.95	1%	1.29	1.57
TOTAL	100%	93.40	99.06	100%	129.13	157.09

- (ix). The proposed upfront tariff is as follows:

A. MULTIPURPOSE BERTH

- (i). Berth hire charges

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour			
		Foreign		Coastal	
		Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
1.	All vessels	1.07	1.10	0.67	0.66

- (ii). Cargo Handling charges

Commodity	Unit	Rate in ₹			
		Foreign		Coastal	
		Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
Iron Ore	Per Metric tonne	227.81	199.02	Not applicable	Not applicable
Other coal	Per Metric tonne	213.58	215.85	128.15	129.51

(iii). Storage charges

Commodity	Rate for 1 st five days for the balance cargo remaining after the free period		Rate for 6 th day to 10 th day for balance cargo		Rate for 11 th day onwards for balance cargo	
	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
Iron Ore and Coal	₹ 10.00	₹ 8.00	₹ 15.00	₹ 12.00	₹ 20.00	₹ 18.00

(iv). Miscellaneous charges

Particulars	Rate per tonne (₹)		
	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	
		For Coal & Other dry bulk	For Iron Ore
Charges for sweeping, weighment of wagons and trucks, receiving / delivery of cargo, etc.	₹ 11.39	₹ 11.51	₹ 11.06

B. MECHANISED BERTH

(i). Berth hire charges

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour			
		Foreign		Coastal	
		Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
1.	All vessels	0.64	0.64	0.37	0.38

(ii). Cargo Handling charges

Commodity	Unit	Rate in ₹			
		Foreign		Coastal	
		Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
Thermal Coal	Per Metric tonne	275.21	305.45	Not applicable	Not applicable
Other coal	Per Metric tonne	275.21	305.45	165.12	183.27

(iii). Storage charges

Commodity	Rate for 1 st five days for the balance cargo remaining after the free period		Rate for 6 th day to 10 th day for balance cargo		Rate for 11 th day onwards for balance cargo	
	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
Coal	₹ 5.00	₹ 4.00	₹ 8.00	₹ 6.00	₹ 10.00	₹ 8.00

(iv). Miscellaneous charges

Particulars	Rate per tonne (₹)	
	Original Proposal of October 2011	Updated Proposal of May 2012
Charges for sweeping, weighment of wagons and trucks, receiving / delivery of cargo, etc.	₹ 2.70	₹ 2.99

6.5. As agreed at the joint hearing, the KOPT has forwarded a copy of the updated proposal alongwith the updated Feasibility Report to all the users/user organisations bodies/major Coal importers/Iron ore exporters and prospective bidders. We have requested the users/user organisations bodies/major Coal importers/Iron ore exporters and prospective bidders to furnish their comments within 26 May 2012. One of the users viz., M/s.CESE Limited has furnished its comments with a copy marked to KOPT. The KOPT vide its letter dated 2 June 2012 has furnished its reply on the comments of M/s. CESE Limited.

7. As stated earlier, the KOPT under cover of its letter dated 10 May 2012 has responded to the queries raised by us vide our letter dated 12 January 2012. The queries raised by us and the reply furnished by the KOPT are given below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by the KOPT
I	General:	
(i).	From the proposal filed by KOPT, it is seen that the length of each of the proposed Multipurpose Berths is same as that of each of the Mechanised Berths. Inspite of the same length of the Mechanised Berths and Multipurpose Berths, the estimated capacity of the Multipurpose Berths are seen to be lower at 4.10 MTPA each as compared to the Mechanised Berths at 4.79 MTPA each. When all the berths at the proposed docks will predominantly handle Coal (around 70%), it is not clear as to why a multipurpose berth configuration is selected which has the effecting of lowering the capacity. The KOPT to clarify as to why the handling of iron ore cannot be accommodated at any of the existing berths of KOPT at HDC and all the proposed berths be mechanized to handle coal.	The configuration of Multipurpose Berth has been considered to accommodate handling of both import as well as export cargo. The handling of iron ore has been considered at the Multipurpose Berth of Haldia Dock-II to ensure the availability of wagons for back loading as well as the flexibility of handling cargo other than imported coal. In addition, other dry bulk cargo compatible with the proposed equipment will also be allowed. The same ship can be used for unloading of coal as well as loading of iron ore if the provision of handling iron ore remains which will provide better productivity for the vessels and also ocean freight advantage for the importer/ exporter.
(ii).	KOPT to certify that the operator of a Multipurpose Berth would not be allowed to handle any other dry bulk cargo other than coal and iron ore at the said berths and may not be permitted to convert the said facility for partly or fully mechanised handling of dry bulk cargo.	As per updated feasibility report, dry bulk cargo other than coal and iron ore will also be handled at the Multipurpose berths. This will provide flexibility to the operator in optimally using the project capacity.
II	Optimal Capacity:	
A.	Quay Capacity for the Mechanised Berth:	
(i).	KOPT has estimated the quay capacity of the mechanized berth based on the assumed handling of number of vessels of the parcel size of 42000 tonnes by considering a turnaround time of 2.25 days. It may be that the ship day output of a vessel influences the turnaround time of a vessel and not vice-a-versa. The upfront tariff guidelines for the mechanized coal terminal stipulate calculation of quay capacity based on the ship day output of the vessel. The KOPT to, therefore, consider revising its quay capacity in line with the formula prescribed for the Mechanised coal terminal in the Upfront tariff guidelines.	In case of Mechanised Berth, 1.75 days will be required for completion of handling of parcel size of 42000 MT. As per updated feasibility report, another 0.25 days has been considered for the activities other than cargo handling. This is mainly because Haldia Dock-II being the only riverine port where various marine related issues like steaming time, tidal windows has to be considered for incoming and outgoing of the vessel.
(ii).	The Mechanised Berth is proposed to handle only import of coal. In this regard, the KOPT has stated that the Mechanised Berth would handle only Panamax Vessels and has considered a ship day output of 24000 tonnes (as against the norm of 35000 tonnes per day prescribed for	While updating the feasibility report, the proposed parcel size has been modified. The ratio of Panamax & Handymax vessel will be 70:30 and corresponding parcel size would be 42000 MT for Panamax & 30000 MT for Handymax size vessel. The norm of 35000

	Panamax vessels in the Upfront tariff guidelines of 2008). The KOPT has sought to justify the ship day output of 24000 tonnes by stating that the Panamax Vessels having a maximum parcel load of 42000 tonnes corresponds to High Handy Max Vessels whose ship day output as per the Upfront tariff guidelines of 2008 is 15000 tonnes. In this context, the KOPT to:	MT per day as prescribed in the upfront tariff guideline of 2008 can not be achieved in this case as all the vessels will report only after part discharge at some other ports. Each vessel will carry the bottom cargo which will reduce the handling capacity in each case. In course of discharge of vessel, the ribs and well created during the first port of discharge has to be tackled which consumes lot of additional time.										
	(a). Note that the Upfront tariff guidelines of 2008 do not make a mention about any High Handy Max Vessels, as considered by KOPT.	Noted for future reference. The term High Handimax used earlier has been modified in the updated feasibility report.										
	(b). Furnish the basis for considering the average parcel load of Panamax vessel at 42000tonnes.	Haldia Dock-II project envisages handling of Panamax vessel of 75000 DWT with a maximum parcel load of 42000 MT corresponding to 9 mtr. draft. It may be stated here that the berth hire charge has been calculated on the basis of GRT corresponding to Panamax vessel which is 41250 MT. In addition 32000 GRT vessel of Handymax size has also been considered with a maximum parcel load of 30000 MT of cargo corresponding to 9 mtrs. draft in the ratio of 70:30 respectively for panamax & handymax size of vessels.										
	(c). Furnish the basis for considering a ship day output of 24000 tonnes for the Panamax Vessels.	TAMP guideline states 15000 TPD for handy max vessel. Since, the instant proposal depicts a situation of handling of maximum parcel load of cargo of a handy max contained in a panamax vessel, therefore, output rate of 24000 TPD has been considered against 35000 TPD fixed for panamax vessel. Moreover, as the operator has to handle bottom cargo, where cycle time of equipment will be more. Additional time will be required for rib cleaning, hatch accumulation with the help of pay loader, etc.										
	(d). Furnish the annual average parcel size of panamax vessels called on Haldia Dock Complex (HDC) including at the berths handled by private terminal operators with coal during the years 2008-09 to 2011-12 (upto December 2011) and the projections for the next three years.	<table><tr><th>Year</th><th>Average Parcel Size</th></tr><tr><td>2008-2009</td><td>25714.33</td></tr><tr><td>2009-2010</td><td>25102.58</td></tr><tr><td>2010-2011</td><td>24448.43</td></tr><tr><td>2011-2012</td><td>24318.91</td></tr></table> <p>The projection for next 3 years will depend on the draft available during the period.</p>	Year	Average Parcel Size	2008-2009	25714.33	2009-2010	25102.58	2010-2011	24448.43	2011-2012	24318.91
Year	Average Parcel Size											
2008-2009	25714.33											
2009-2010	25102.58											
2010-2011	24448.43											
2011-2012	24318.91											
	(e). (i). Establish with actuals for the years 2008-09 to 2011-12 (upto December 2011) that it has taken 1.75 days to complete coal handling of a Panamax vessel at Haldia Dock Complex, including at the berths handled by private terminal operators.	Similar mechanised berth are not operating at HDC except the private terminal (bn 4A) where the unloading capacity is much lower than the proposed terminal. However, the data available during the previous year are furnished below: <table><tr><th>Year</th><th>Average Time Completion</th></tr><tr><td>2008-2009</td><td>2.34</td></tr><tr><td>2009-2010</td><td>2.24</td></tr><tr><td>2010-2011</td><td>1.98</td></tr><tr><td>2011-2012</td><td>1.78</td></tr></table>	Year	Average Time Completion	2008-2009	2.34	2009-2010	2.24	2010-2011	1.98	2011-2012	1.78
Year	Average Time Completion											
2008-2009	2.34											
2009-2010	2.24											
2010-2011	1.98											
2011-2012	1.78											

	(ii). Likewise, to establish with actuals for the years 2008-09 to 2011-12 (upto December 2011) that it has taken 0.5 days for handling a Panamax vessel for import of coal at Haldia Dock Complex, including at the berths handled by private terminal operators.	The situation in the impounded dock system will not be similar to that of reverine terminal. The reply furnished in case of Outer Terminal-I where similar studies were made and 0.3 days detention was found. In this case 0.25 days has been considered for handling in the updated proposal instead of 0.5 days.								
	(iii). Furnish the breakup for the service time of 0.5 days.	<p>In the updated feasibility report, 0.5 days has been revised to 0.25 days. This is because the maximum time a vessel may have to wait for tide is about 12 hrs and a minimum time of waiting will be '0' hour. As such, the average will be 6 hrs i.e. 0.25 days.</p> <p>Further, the vessel's waiting time from the actual completion of cargo, 6 hrs. on an average, will be required for removal of pay loaders, closing of hatches, completion of services, signing of documents, departure of personnel, boarding of pilots, lifting of gangway, readiness of engine and singling up, etc.</p>								
B. Yard Capacity for Mechanised Berth:										
	(i). The KOPT has proposed to hand over 92000 square metres of land for the Mechanised Berth. The norms for estimation of yard capacity prescribed for mechanized coal terminals provides for a cushion of around 50%, to meet the requirement of area for ancillary facilities. That being so, the balance 50% is required to be considered for stacking purpose. Against this position, the KOPT has considered only 39% of the total area of land i.e. 36000 square metres for the purpose of stacking of cargo, in the yard capacity calculation. The KOPT to explain the reason for considering only 39% of the total area proposed to be allotted for the facility for stacking.	<p>The total area proposed to be allotted by the port for mechanized Berth will be 98861 sq. mtrs. as per updated feasibility report. This includes 50000 sq. mtrs. of land earmarked for storage area and the rest 48861 sq. mtrs. has been calculated as ancillary facilities like circumferential roads of hardstand, approach road alongside wagon loading bay, space for conveyor trestle from jetty approach to hardstand and also from hardstand to wagon loading bay and associated drainage and waste water management system etc.</p> <p>The stacking area i.e. 50000 sq. mtr. is 50.57% of the area proposed to be made available for development of stacking yard. (i.e. 98861 sq. mtrs.)</p>								
	(ii). The KOPT to furnish the Land use plan of the area proposed to be allotted.	<p>The total land will be a custom bounded area. This will be used for creation of facility for stacking, aggregation and evacuation of cargo by rail/ road. Besides, some land will also be used for creation of embankment, office, fire-fighting and environmental mitigation measures as detailed below:</p> <table><tr><td>a) Stacking</td><td>64.05 Acre</td></tr><tr><td>b) Railway Tract</td><td>12.4 Acre</td></tr><tr><td>c) Road</td><td>9.8 Acre</td></tr><tr><td>d) Others</td><td>22.65 Acre</td></tr></table>	a) Stacking	64.05 Acre	b) Railway Tract	12.4 Acre	c) Road	9.8 Acre	d) Others	22.65 Acre
a) Stacking	64.05 Acre									
b) Railway Tract	12.4 Acre									
c) Road	9.8 Acre									
d) Others	22.65 Acre									
	(iii). Looking into the stack height and turnover ratio as considered by KOPT and by applying the formula prescribed for calculation of yard capacity for the coal terminal, it is seen that the area of 49000 square metres would be sufficient to handle the quay capacity of 4.79 MTPA. Thus, there appears to be a wide mismatch between the estimated quay capacity and yard	The reply given against 2.B (i) clarifies the mismatch between the estimated quay capacity and yard capacity.								

	capacity given the proposed allotment of 92000 sq. metres. Therefore, the total area of 92000 square metres proposed to be allotted for each berth to be reviewed and the wide gap between the quay and yard capacity to be narrowed down.																																	
	(iv). The stack height of 5.25 tonnes per sq. mtr considered by KOPT for coal to be supported with actuals achieved at HDC including at the berths handled by private terminal operators, during the years 2008-09 to 2011-12 (upto December 2011).	The quantity of 5.25 tonnes per sq. mtrs. arrived at considering 7 mtr. of stacking height.																																
	(v). Likewise, the plot turnover ratio of 38 considered by KOPT for coal to be supported with actuals achieved at HDC including at the berths handled by private terminal operators, during the years 2008-09 to 2011-12 (upto December 2011).	The turnover ratio of the plot in a year has been revised to 30 in the updated feasibility report considering 14000 MT of evacuation per day. Even after that the yard capacity is 5.25 MTPA.																																
	(vi). A comparative position of the Stack height, turnover ratio and the free days in respect of Coal and Iron ore as considered by KOPT in the Riverine Outer Terminal - I (Upfront tariff for which was fixed by TAMP vide Order dated TAMP/24/2011-KOPT dated 8 September 2011), proposed Mechanised Berth and the proposed Multipurpose Berth is given below: <table><tr><th>Parameters</th><th>Riverine Outer Terminal - I</th><th>Multipurpose Berth</th><th>Mechanised Berth</th></tr><tr><td>Stack height</td><td>Coal - 3 t/sqm Iron Ore - 12 t/sqm</td><td>Coal - 2.40 t/sqm Iron Ore - 15 t/sqm</td><td>Coal - 5.25 t/sqm</td></tr><tr><td>Turnover Ratio</td><td>Coal - 18 Iron Ore - 12</td><td>Coal - 36 Iron Ore - 12</td><td>Coal - 38</td></tr><tr><td>Free days</td><td>Coal - 5 days Iron Ore - 25 days</td><td>Coal - 5 days Iron Ore - 20 days</td><td>Coal - 6 days</td></tr></table> <p>The reason for considering different Stack height, turnover ratio and the free days in respect of Coal and Iron ore at the above mentioned berths at HDC to be clarified.</p>	Parameters	Riverine Outer Terminal - I	Multipurpose Berth	Mechanised Berth	Stack height	Coal - 3 t/sqm Iron Ore - 12 t/sqm	Coal - 2.40 t/sqm Iron Ore - 15 t/sqm	Coal - 5.25 t/sqm	Turnover Ratio	Coal - 18 Iron Ore - 12	Coal - 36 Iron Ore - 12	Coal - 38	Free days	Coal - 5 days Iron Ore - 25 days	Coal - 5 days Iron Ore - 20 days	Coal - 6 days	<p>The comparative position of all the parameters of riverine Outer Terminal-1 can be assessed against Multipurpose Berth of Haldia Dock-II project but not against Mechanised Berth.</p> <p>The turnover ratio of Multipurpose berth of Haldia Dock-II is double than OT-1 as because evacuation of coal has been considered with the help of Reclaimer and Wagon Loader against Pay Loader loading of wagons in case of OT-1.</p> <table><tr><th>Parameters</th><th>Riverine Outer Terminal - I</th><th>Multipurpose Berth</th><th>Mechanised Berth</th></tr><tr><td>Stack height</td><td>Coal - 3 t/sqm Iron Ore - 12 t/sqm</td><td>Coal - 3 t/sqm Iron Ore - 12 t/sqm</td><td>Coal - 5 t/sqm</td></tr><tr><td>Turnover Ratio</td><td>Coal - 18 Iron Ore - 12</td><td>Coal - 24 Iron Ore - 12</td><td>Coal - 30</td></tr><tr><td>Free days</td><td>Coal - 5 days Iron Ore - 25 days</td><td>Coal - 5 days Iron Ore - 20 days</td><td>Coal - 6 days</td></tr></table>	Parameters	Riverine Outer Terminal - I	Multipurpose Berth	Mechanised Berth	Stack height	Coal - 3 t/sqm Iron Ore - 12 t/sqm	Coal - 3 t/sqm Iron Ore - 12 t/sqm	Coal - 5 t/sqm	Turnover Ratio	Coal - 18 Iron Ore - 12	Coal - 24 Iron Ore - 12	Coal - 30	Free days	Coal - 5 days Iron Ore - 25 days	Coal - 5 days Iron Ore - 20 days	Coal - 6 days
Parameters	Riverine Outer Terminal - I	Multipurpose Berth	Mechanised Berth																															
Stack height	Coal - 3 t/sqm Iron Ore - 12 t/sqm	Coal - 2.40 t/sqm Iron Ore - 15 t/sqm	Coal - 5.25 t/sqm																															
Turnover Ratio	Coal - 18 Iron Ore - 12	Coal - 36 Iron Ore - 12	Coal - 38																															
Free days	Coal - 5 days Iron Ore - 25 days	Coal - 5 days Iron Ore - 20 days	Coal - 6 days																															
Parameters	Riverine Outer Terminal - I	Multipurpose Berth	Mechanised Berth																															
Stack height	Coal - 3 t/sqm Iron Ore - 12 t/sqm	Coal - 3 t/sqm Iron Ore - 12 t/sqm	Coal - 5 t/sqm																															
Turnover Ratio	Coal - 18 Iron Ore - 12	Coal - 24 Iron Ore - 12	Coal - 30																															
Free days	Coal - 5 days Iron Ore - 25 days	Coal - 5 days Iron Ore - 20 days	Coal - 6 days																															
C.	Quay Capacity for the Multipurpose Berth:																																	
(i).	The Multipurpose Berth is proposed to handle loading of iron ore and unloading of coal. The KOPT has estimated the quay capacity of the multipurpose berth based on the assumed handling of number of vessels carrying coal and iron ore, with the parcel size of 42000 tonnes by considering a turnaround time of 2.60 days. As stated earlier, it may be that the ship day output of a vessel influences the turnaround time of a vessel and not vice-a-versa. The proposed berth envisages deployment of two Harbour Mobile Cranes (HMCs). Therefore, the productivity (handling rate) of the HMCs should be the factor, rather than the parcel size of the vessels, for estimation of quay capacity of the terminal.	Both the Multipurpose Berths at Haldia Dock-II are proposed to have 2 MHCs similar to what has been considered for OT-1 for which TAMP has already passed Tariff Order. At OT-1 TAMP has considered ship day output of 20,000 MT per day. The same has been considered for Multipurpose Berth of Haldia Dock-II.																																

(ii).	(a). The specific reasons why 40T MHC is preferred and not any higher capacity, to be explained. KOPT to clarify whether the technical design of the multipurpose berths permit deployment of 100T MHCs.	<p>The lifting capacity of these cranes vary with the radius at which they are to work while loading/ unloading cargo. The Harbour Mobile crane considered for the project is capable of lifting minimum of 40T at a radius of 16 mts. which corresponds to 100T HMCs at the lowest possible radius. Same MHC has been considered for OT-I which will also handle similar type of cargo.</p> <p>The technical designs of the multipurpose berths are similar to that of the Outer Terminal-I, as such 100T MHC deployment will not be an issue.</p>
	<p>(b). This Authority has recently fixed ceiling rates following normative approach for use of HMC for common application without reference to individual service providers at the Paradip Port Trust (PPT) and Tuticorin Port Trust (TPT) vide Orders dated 30 December 2009 and at New Mangalore Port Trust (NMPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT) vide Orders dated 16 June 2010. The ceiling rates so fixed for the average daily crane performance is for benchmark level of productivity of 12,500 tonnes for handling of dry bulk cargo with HMC of 100 tonne capacity. The above said tariff Orders are hosted in the website of TAMP.</p> <p>It is noteworthy that the KOPT itself for the proposed multipurpose terminal at Outer Terminal - I had recently considered deployment of 2 numbers of 104 tonne capacity HMCs. The rates fixed for handling of cargo at Berth no. 2 and 8 at HDC also is based on the deployment of 100 tonne capacity HMC. Further, the private operator at KOPT viz., TM International Logistics Limited (TMILL) also deploys HMC of a 104 tonne capacity. In view of the above, the KOPT to review the estimated capacity of the multipurpose berth by considering the benchmark level of productivity of 12,500 tonnes per HMC for handling of dry bulk cargo with HMC of 100 tonne capacity. The berth hire charges may also be revised accordingly.</p>	<p>All the ports mentioned by the Authority is a natural Sea Port where a fully laden vessel can work, but in case of a riverine port like HDC, the benchmark level of productivity cannot be considered as already explained in foregoing para.</p> <p>Incidentally TAMP, in consideration of problems of low parcel size associated with HDC, has considered daily output of 20000 MT by 2 MHCs for OT-I. The same figure has been considered for Multipurpose Berth of Haldia Dock-II.</p>
	(iii). KOPT to confirm that the operator of the proposed Multipurpose Berth would not be allowed to deploy higher capacity HMCs at the proposed berth other than the capacity of the HMC considered for quay capacity calculation.	In general, 100 MT capacity MHC is used in all Multipurpose berths for handling dry bulk cargo.
	<p>(iv). The KOPT to clarify/ furnish the following:</p> <p>(a). The basis for considering the average parcel load of the vessels at 42000 tonnes.</p>	Haldia Dock-II project envisages handling of Panamax vessel of 75000 DWT with a maximum parcel load of 42000 MT corresponding to 9 mtr. draft along with Handymax vessel of 32000 GRT with a maximum parcel load of 30000 MT.

(b). The annual average parcel size of vessels called on Haldia Dock Complex (HDC) including at the berths handled by private terminal operators for import of coal and export of iron ore during the years 2008-09 to 2011-12 (upto December 2011) and the projections for the next three years.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Average Parcel Size</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-2009</td> <td>25714.33</td> </tr> <tr> <td>2009-2010</td> <td>25102.58</td> </tr> <tr> <td>2010-2011</td> <td>24448.43</td> </tr> <tr> <td>2011-2012</td> <td>24318.91</td> </tr> </tbody> </table>	Year	Average Parcel Size	2008-2009	25714.33	2009-2010	25102.58	2010-2011	24448.43	2011-2012	24318.91
Year	Average Parcel Size										
2008-2009	25714.33										
2009-2010	25102.58										
2010-2011	24448.43										
2011-2012	24318.91										
(c). (i). To establish with actuals for the years 2008-09 to 2011-12 (upto December 2011) that it has taken 2.1 days to complete cargo handling of a vessel at Haldia Dock Complex (HDC) including at the berths handled by private terminal operators.	<p>We have projected 42000 MT for Panamax and 30000 MT for Handymax vessels for Haldia Dock-II which will be different in case of existing Haldia Dock.</p>										
(ii). Likewise, to establish with actuals for the years 2008-09 to 2011-12 (upto December 2011) that it has taken 0.5 days for handling a vessel at Haldia Dock Complex (HDC) including at the berths handled by private terminal operators.	<p>Similar multipurpose berths are in operation at Berth No.2 & 8. However, the parcel load at Haldia Dock is much less than what has been projected at Haldia Dock-II. The calculations were made on the basis of projected parcel load of the vessel.</p>										
(iii). Furnish the breakup for the service time of 0.5 days.	<p>The scenario at Haldia Dock Complex will be different from Haldia Dock-II. Any vessel after completion at existing Haldia Dock can be shifted to some other berth to facilitate the handling of another vessel at that berth. However, in case of Haldia Dock-II, the handling of next vessel will be possible only after the sailing of 1st vessel from the berth.</p>										
	<p>The maximum time of vessel may have to wait for tide is about 12 hrs and a minimum time of waiting will be '0' hour. As such, the average will be 6 hrs.</p> <p>Further, the vessel's waiting time from the actual completion of cargo, 6 hrs. on an average, will be required for removal of pay loaders, closing of hatches, completion of services, signing of documents, departure of personnel, boarding of pilots, lifting of gangway, readiness of engine and singling up, etc.</p>										
D. Yard Capacity for Multipurpose Berth											
(i). While fixing upfront tariff for coal terminal at VPT a stack height of 6 tonnes per Sq. metre was considered as against the norm of 3 tonnes per Sq. metre prescribed in the guidelines. The KOPT has however considered a lower stack height of 2.4 tonnes per Sq. metre. The KOPT to, therefore, consider revising its yard capacity taking into account the revised stack height of 6 tonnes per Sq. metre.	<p>In case of VPT, the stack height considered for coal was 9 mts. mainly because of better soil condition which is not possible in case of soil available at Haldia Dock-II.</p>										
(ii). The KOPT has stated that since there is no need to provide for space for equipment, the entire area can be used for stacking and hence has stated that the utilization would be 100%. However, it is seen that out of the total area proposed to be allotted for Multipurpose Berth at 121000 sq. metres, yard capacity has been calculated considering an area of 73700 Sq. metres only. In other words, the utilisation is seen to be to the extent of around 61% only. Even at the 61% utilization of the area, the yard capacity works out to 5.64 MTPA, which is	<p>The total area proposed to be allotted by the port for Multipurpose Berth will be 122310 sq. mtrs. This includes 79600 sq. mtrs. of land earmarked for storage area and the rest 42710 sq. mtrs. has been calculated as ancillary facilities like circumferential roads of hardstand, approach road alongside wagon loading bay, space for conveyor trestle from jetty approach to hardstand and also from hardstand to wagon loading bay and associated, drainage and waste water management system etc.</p>										

	higher than the quay capacity calculated by KOPT at 4.10 MTPA. The KOPT to, therefore, review the requirement of area to be allotted and the narrow down the gap between the quay and yard capacity.	The stacking area i.e. 79600 sq. mtr. is 65% of the area proposed to be made available for development of stacking yard (i.e. 122310 sq. mtrs.).
(iii).	The actual stack height for coal and iron ore achieved at HDC may be furnished for the years 2008-09 to 2011-12 (upto December 2011) at Haldia Dock Complex (HDC) including at the berths handled by private terminal operators.	The stack height taken into account in the updated feasibility report is that achieved in Haldia Dock Complex. However, no mechanism for recording the stack height is prevalent.
III	Capital Cost Estimation:	
(i).	The capital cost estimates for cargo handling activity in the Multipurpose Berth no. 4 is seen to be more by ₹55.26 crores as compared to the capital cost estimates of Multipurpose Berth no. 1. Likewise, the capital cost estimates for cargo handling activity in the Mechanised Berth no.3 is seen to be more by ₹4.04 crores as compared to the capital cost estimates of Mechanised Berth no.2. However, the KOPT has proposed uniform Scale of Rates towards handling, storage and miscellaneous charges for both the Multipurpose berths. Likewise, uniform Scale of Rates has been proposed for both the Mechanised Berths on the ground of uniform cargo profile at the said berths. Thus, given the uniform Scale of Rates and different level of capital investment, it may so happen that the successful bidder who would invest a higher capital may have to levy a lower tariff and the successful bidder who would invest a lower capital may derive undue advantage. The KOPT to examine this point and clarify the position.	<p>The capital cost estimates of Multipurpose Berth No.4 is more than the capital cost estimate of Multipurpose Berth No.1 because of the fact that the length of the trestle of MB-4 is more than 500 mtrs. than that of the trestle of MB-1. Similarly, because of the same reason the cost estimate differs between Mechanised Berth No.2 & Berth No.3 also. Again because of uniform cargo profile proposed to be handled in both Mechanised Berths, uniform Scale of Rates have been proposed.</p> <p>In case the upfront tariff is calculated on the actual capital cost estimates for individual berths, the handling rate will be different in spite of similar type of cargo profile and same handling facility. In such a scenario, the successful bidder with a higher handling rate will find it difficult to mobilise enough cargo for his berth.</p> <p>We have also kept clause 2.2 of the upfront tariff guideline dated 26 February 2008 in mind.</p>
(ii).	The basis for considering contingencies @ 3%, project supervision @ 7%, works contract tax @ 4% and miscellaneous cost @ 5% of the civil cost and mechanical cost in the capital cost estimates of cargo handling activity and berthing activity to be furnished.	In an estimate, it is universal practise for keeping provision of contingency, detailed engineering, project supervision, works contract tax etc. over and above the estimated cost. In the instant case, 7% costs over civil estimates has been considered both for detailed engineering and project supervision (5% for detailed engineering & 2% for project supervision). Cost towards Contingencies @ 3% of the estimates cost has been considered as per civil engineering manual. In addition to the above, based on TAMP guideline 5% cost over civil and mechanical estimates have been kept for mitigating miscellaneous activities like pollution control, fire fighting, waste water management, fresh water facilities etc.
(iii).	<p>Civil cost for the Mechanised and Multipurpose Berth:</p> <p>The Feasibility Report mentions that the civil cost estimates are based on prevailing market rates. Though the KOPT has furnished workings to arrive at the unit rate for some of the cost elements, it could not be correlated to the</p>	The rates pertaining to estimated civil cost under ship berthing facility and cargo handling activity such as hardstand etc. have been derived from the prevalent rate of civil construction considered in case of estimates

	amount of civil cost under Ship Berthing facility and Cargo handling activity. The KOPT to, therefore, furnish supporting documents to justify the unit rates considered for estimation of civil cost and furnish workings to correlate it to the amount considered in the civil cost estimation.	of Multipurpose Outer Terminal-1 which has already been accepted by TAMP.																											
(iv).	<p>Equipment Cost for the Mechanised Berth:</p> <p>(a). The documentary evidence stated to have been attached in support of the cost of various types of Equipment have not been found attached to the proposal. Even from the documents furnished by KOPT in respect of cost of some of the equipments, the document could not be correlated to the estimated Mechanical cost of the Cargo handling activity except for Stacker, BW Reclaimer and Wagon Loader. The KOPT to, therefore, furnish documentary evidence in support of the cost for Grab Unloaders, Conveyor, Dozer and Railway Weigh Bridge.</p>	The documentary evidence in support of the cost for Grab Unloaders, Conveyor, Dozer and Railway Weigh Bridge is furnished.																											
	<p>(b). It is seen that there are deviations with respect to the no. of handling equipment considered in the proposal as compared to the norms prescribed in the Upfront tariff guidelines for the coal terminal as given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>As per Norms for coal unloading terminal</th><th>As considered by KOPT</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>Reclaimer - 2 nos.</td><td>Reclaimer - 1 no.</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Wagon loader, truck loader - 1 no. each</td><td>No. of Wagon loader considered by KOPT is not indicated. The KOPT does not appear to have considered truck loaders.</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Stackers - 2 nos.</td><td>Stacker - 1 no.</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>Cranes - 2 nos.</td><td>The KOPT does not appear to have considered Cranes.</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>Pay loaders and Dozers - 4 nos.</td><td>Dozer - 1 no.</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>Workshop Equipment</td><td>The KOPT does not appear to have considered Workshop Equipment</td></tr> <tr> <td>7.</td><td>Electrical power & Control switch gears</td><td>The KOPT has considered capital cost for Electrical Works. It may be confirmed whether capital cost relates to Electrical power & Control switch gears.</td></tr> <tr> <td>8.</td><td>Railway Weigh Bridge - NIL</td><td>Railway Weigh Bridge</td></tr> </tbody> </table> <p>The KOPT to justify each deviation.</p>	Sl. No.	As per Norms for coal unloading terminal	As considered by KOPT	1.	Reclaimer - 2 nos.	Reclaimer - 1 no.	2.	Wagon loader, truck loader - 1 no. each	No. of Wagon loader considered by KOPT is not indicated. The KOPT does not appear to have considered truck loaders.	3.	Stackers - 2 nos.	Stacker - 1 no.	4.	Cranes - 2 nos.	The KOPT does not appear to have considered Cranes.	5.	Pay loaders and Dozers - 4 nos.	Dozer - 1 no.	6.	Workshop Equipment	The KOPT does not appear to have considered Workshop Equipment	7.	Electrical power & Control switch gears	The KOPT has considered capital cost for Electrical Works. It may be confirmed whether capital cost relates to Electrical power & Control switch gears.	8.	Railway Weigh Bridge - NIL	Railway Weigh Bridge	<p>1. The capacity of Reclaimer considered is higher than Stacker as such 1 Reclaimer per berth will suffice.</p> <p>2. Wagon loader has been considered but no Truck loader has been considered as coal being the bulk cargo is expected to be evacuated by Rail.</p> <p>3. The mechanised berth is expected to handle mainly coal traffic so no crane has been considered here.</p> <p>4. 4 nos. of Pay loader has to be added for hatch cleaning.</p> <p>5. The Workshop cost has been included in the miscellaneous cost considered as 5%.</p> <p>6. The Railway Weigh Bridge is essential for evacuation of cargo by Rail as per recent guidelines of Railways.</p>
Sl. No.	As per Norms for coal unloading terminal	As considered by KOPT																											
1.	Reclaimer - 2 nos.	Reclaimer - 1 no.																											
2.	Wagon loader, truck loader - 1 no. each	No. of Wagon loader considered by KOPT is not indicated. The KOPT does not appear to have considered truck loaders.																											
3.	Stackers - 2 nos.	Stacker - 1 no.																											
4.	Cranes - 2 nos.	The KOPT does not appear to have considered Cranes.																											
5.	Pay loaders and Dozers - 4 nos.	Dozer - 1 no.																											
6.	Workshop Equipment	The KOPT does not appear to have considered Workshop Equipment																											
7.	Electrical power & Control switch gears	The KOPT has considered capital cost for Electrical Works. It may be confirmed whether capital cost relates to Electrical power & Control switch gears.																											
8.	Railway Weigh Bridge - NIL	Railway Weigh Bridge																											
	(c). The basis for the lumpsum considered for Electrical works to be furnished justifying the cost considered in the estimates.	The cost estimates are furnished.																											
	(d). The exchange rate per Euro or Dollar considered in the estimation of the Capital Cost of some of the Equipment may be furnished.	The exchange considered in the estimate for the equipment in case of OT-1 has been taken in this case also which has already																											

		been approved by TAMP. The estimated capital cost of all the equipments considered for the mechanised terminal are furnished in Indian Rupees.
	(e). The KOPT to furnish the workings to arrive at the cost of each equipment considered in the capital cost estimates. While doing so, the benefit available under the Scheme of Export Promotion for Capital Goods (EPCG) may be borne in mind.	The EPCG benefit is not applicable in the instant case.
(v).	Equipment Cost for the Multipurpose Berth:	
	(a). The equipping plan considered by the KOPT for the proposed multipurpose berth is different from the equipping plan prescribed in the upfront tariff guidelines for the multipurpose terminal. In this regard, the KOPT to justify the need of each equipment as proposed to be deployed by it vis-à-vis the equipment prescribed in the Upfront guidelines of 2008.	One Reclaimer and conveyor has been considered additionally for faster evacuation of cargo and higher turnover ratio.
	(b). The number of each type of equipment considered in the proposal to be justified in the light of the productivity level of the individual equipment and capacity of the multipurpose terminal.	The justification has been considered in each case in the updated version of the upfront tariff proposal.
	(c). The documentary evidence stated to have been attached in support of the cost of various types of Equipment have not been found attached to the proposal. Even from the documents furnished by KOPT in respect of cost of some of the equipments, the document could not be correlated to the estimated Mechanical cost of the Cargo handling activity except for reclaimer. The KOPT to, therefore, furnish documentary evidence in support of the cost for HMCs, Dumper trucks, front end loaders, conveyor, dozer and Road Weigh Bridge.	The documentary evidence is furnished.
	(d). The basis for the lumpsum considered for Transformers, Electrical cable, high mast towers to be furnished justifying the cost considered in the estimates.	The cost estimates are furnished.
	(e). The exchange rate per Euro or Dollar considered in the estimation of the Capital Cost of some of the Equipment may be furnished.	The exchange rate considered in the estimate for the equipment in case of OR-1 has been taken in this case also which has already been approved by TAMP.
	(f). The KOPT to furnish the workings to arrive at the cost of each equipment considered in the capital cost estimates. While doing so, the benefit available under the Scheme of Export Promotion for Capital Goods (EPCG) may be borne in mind.	The working of cost estimate given in the upfront tariff proposal (as approved by TAMP in case of OT-I). The EPCG benefit is not applicable in the instant case.
IV	Operating Cost:	
(i).	For the Mechanised Berth and Multipurpose Berth: In the calculation of licence fee, the KOPT is seen to have considered a rate of ₹78/- per sq. mtr per annum incase of water front area and ₹156/- per sq. mtr per annum incase of land areas. However, from the proposal filed by KOPT for prescription of rates in respect of	In the updated tariff proposal a rate of ₹1229 per 100 sq. mtr. has been considered as license fee as approved by TAMP recently.

	lands at Haldia Dock – II, the KOPT has proposed a rate of ₹73.14 per sq. mtr per annum incase of water front area and ₹146.28 per sq. mtr per annum incase of land areas. The position may be clarified.	
(ii).	For the Multipurpose Berth:	
	(a). The basis for considering power consumption @ 2.4 lakh units per annum per hectare to be justified with workings. The actual power consumption in this regard may also be furnished for the years 2008-09 to 2011-12 (upto December 2011).	Details are furnished.
	(b). It appears from the proposal that the estimated power cost considered by KOPT is towards power and lighting as prescribe in the Upfront tariff guidelines. It further appears that the estimated power cost is towards power required for illumination of area for storage of coal and iron ore. If that is so, the basis for considering 2 hectares of land for iron ore storage and 6.1 hectares of land for coal storage considered in the power consumption to be justified.	As above.
	(c). The unit rate of electricity considered at ₹5.38 per unit to be justified with latest documentary evidence.	The rate downloaded from WBSEDCL site is furnished.
	(d). The KOPT has considered fuel consumption of 70 litres per hour incase of HMCs for estimation of fuel cost. In this regard, it may be recalled that the fuel consumption of 70 litres per hour is for a HMC of 100 tonne capacity whereas the KOPT has proposed deployment of lower capacity HMC of 40 tonne. Therefore, the fuel consumption considered at 70 litres per hour to be justified.	The 70 litres per hour fuel consumption has been considered for 100T MHC as considered in case of OT-I.
	(e). The basis for considering 1200 hours of operation of one HMC incase of Iron ore and 2900 hours of operation of one HMC incase of Coal, considered in the estimation of fuel cost may be furnished.	In the updated feasibility report and upfront tariff proposal, the hour of operation considered as 1200 hrs. for iron ore & 3160 hrs for coal and other dry bulk.
	(f). The KOPT has considered fuel consumption of 13.5 litres per dumper trip based on the consumption of 2.5 litres per km and considering a distance of 5.4 kms. In this context, to justify the fuel consumption factor considered for the said equipment supported by documentary evidence.	The consumption pattern has been considered same as in case of Outer Terminal-I.
	(g). The basis for considering 48000 dumper trips incase of iron ore and 116000 dumper trips incase of coal to be furnished with workings.	This has been revised in the updated upfront tariff proposal.
	(h). The KOPT has considered fuel consumption of 12 litres per hour for pay loaders. The fuel consumption factor considered for the said equipment to be justified supported by documentary evidence.	The consumption pattern has been considered same as in case of Outer Terminal-I.
(i).	The basis for considering 8000 hours incase of iron ore and 19333 hours incase of coal to be furnished with workings.	This has been revised in the updated upfront tariff proposal.

V	<u>Cargo handling charges calculation:</u> The basis for considering 90% of the cargo to be foreign and 10% of the cargo to be coastal for both the Mechanised Berth and Multipurpose berth may be furnished. The ratio of similar category of foreign and coastal cargo at HDC including at the berths handled by private terminal operators during the years 2008-09 to 2011-12 (upto December 2011) to be furnished yearwise separately.	The present pattern of cargo/ vessel arrival has been taken into consideration.
VI	<u>Storage charge calculation:</u> (i). The actual average dwell time of coal and iron ore at HDC including at the berths handled by private terminal operators during the years 2008-09 to 2011-12 (upto December 2011) to be furnished yearwise separately. (ii). The basis for considering 25% each of coal and iron ore cargo to attract storage charges in the multipurpose berth to be furnished.	As already indicated in our reply in case of OT-I, no such data is being maintained at this end. However, TAMP can rely on the data already placed in case of OT-I. It depends on various operational parameters and based on experience 25% of cargo to attract storage charge.
VII	<u>Berth hire:</u> (i). <u>Capital cost:</u> The Capital cost proposed to be incurred towards cost of berth structure and cost of dredging at the Mechanised Berth and Multipurpose Berth to be supported by documentary evidence.	The documentary evidence for the capital cost in respect of the berth structure for both mechanised and multipurpose berth is furnished. A very minimum dredging is required in front of the berths and only a lumpsum amount has been considered for the same.
	(ii). <u>Calculation of berth hire:</u> The KOPT to consider working out the berth hire charges in line with the approach adopted in the Upfront case of KOPT in case no. TAMP/24/2011-KOPT dated 8 September 2011.	Same approach has been adopted.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The proposal from Kolkata Port Trust (KOPT) is to fix upfront tariff for the cargo envisaged to be handled at the two nos. each of Multipurpose Berths and 2 nos. each of Mechanised Berths to be developed under Public Private Partnership (PPP) mode at Haldia Dock-II of KOPT. The proposal is based on the Guidelines for upfront tariff fixation issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport and Highways in February 2008.
- (ii). The cargo envisaged to be handled at the Multipurpose Berths are Iron Ore, Coal and other dry bulk cargo and handling of coal alone is envisaged at the Mechanised Berths. The KOPT has not listed down the types of cargo that would be covered under 'Other dry bulk cargo'. It has, however, clarified that dry bulk cargo which would be compatible with the equipment proposed to be deployed at the multipurpose berth would be handled. Since the KOPT has grouped coal and

other dry bulk cargo together, the parameters applied in case of coal are considered in respect of other dry bulk cargo also. It is noteworthy that inclusion of other dry bulk cargo at the multipurpose berth is proposed in the revised proposal based on a suggestion to this effect that emerged at the joint hearing.

- (iii). It is noteworthy that even in the multipurpose berths, the KOPT has estimated to handle around 70% of Coal. Given that the length of the Multipurpose Berths and the Mechanised Berths are same and when all the berths are estimated to predominantly handle coal, the proposal of KOPT to handle multipurpose cargo at the multipurpose berths has the effect of lowering the capacity of the Multipurpose Berths. The KOPT was, therefore, requested to clarify as to why the handling of iron ore cannot be accommodated at any of the existing berths of KOPT at HDC and all the proposed berths be mechanized to handle coal, so as to ensure optimum utilisation of the resources.

In this regard, the KOPT has clarified that the configuration of Multipurpose Berth has been considered to accommodate handling of both import as well as export cargo. The ships bringing coal for unloading can be used for loading of iron ore, which will provide better productivity for the vessels and also ocean freight advantage for the importer/ exporter. The handling of iron ore at the Multipurpose Berth would ensure the availability of wagons for back loading as well as the flexibility of handling of other dry bulk cargo compatible with the proposed equipment other than imported coal.

- (iv). As stated earlier, the proposal from KOPT is to fix upfront tariff for handling of cargo for two nos. each of Multipurpose Berths and 2 nos. each of Mechanised Berths. Since the same profile of cargo is proposed to be handled in both multipurpose berths and both mechanical berths respectively, the KOPT has proposed to apply same set of tariff for both the Multipurpose berths and another set of tariff for both the Mechanised berths. To arrive at the proposed uniform Scale of Rates to be applicable for Multipurpose berths, the KOPT has taken into account the average of the capital cost and operating cost pertaining to two Multipurpose berths. Similarly, to arrive at the proposed uniform Scale of Rates to be applicable for Mechanised berths, the KOPT has taken into account the average of the capital cost and operating cost pertaining to two Mechanised berths.

As per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects of February 2008, the tariff caps set for handling different commodities or providing different services would apply to all terminals bid out in the port during the next five years to handle identical commodity and to provide similar services. Since, both multipurpose berths and mechanical berths are envisaged to handle similar cargo respectively by deploying similar equipment, this Authority agrees to the proposal of the port to prescribe upfront tariff each for the multipurpose berth and mechanised berth, by considering the average cost of each of the multipurpose berths and each of the mechanised berths respectively.

The upfront tariff fixed now is for handling cargo like iron ore, coal and other dry bulk cargo at the Multipurpose berth by using the Mobile Harbour Cranes (MHCs) and supporting equipment like front end loaders, reclaimers etc. Similarly, the upfront tariff fixed now is also for handling coal at the Mechanised berth by using the Grab unloaders and supporting equipment like conveyors, reclaimer etc. In this regard, it is to be noted by the KOPT that if the method of handling the said cargo either at the Multipurpose berth or the Mechanised berth formulated by KOPT undergoes a change, tariff will have to be reviewed to capture the change in the method, if any.

- (v). The KOPT has filed its proposal in October 2011. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case and based on the discussions held during the joint hearing on 25 January 2012, the KOPT under cover of its letter dated 10 May 2012 has updated its proposal. The

updated proposal of the KOPT dated 10 May 2012 along with the information/clarifications furnished by KOPT during the processing of the case are considered in this analysis.

A. Multipurpose Terminal:

(vi). With regard to fixation of upfront tariff for the Multipurpose berth, the updated proposal of KOPT generally follows the Upfront tariff guidelines prescribed for the multipurpose berth. Notably, the KOPT has also relied upon many of the parameters which have been considered at the time of fixation of upfront tariff for the Riverine Outer Terminal – I vide Order No.TAMP/24/2011-KOPT dated 8 September 2011.

(vii). **Optimal Terminal Capacity of Multipurpose berth:**

(a). The equipping plan considered by the KOPT for the proposed multipurpose terminal, *inter alia*, considers use of 2 numbers of 100 tonne capacity MHCs, instead of 3 numbers of 20 tonne capacity Electric Level Luffing (ELL) Cranes mentioned in the guidelines. At some of the existing facilities at the West Quay and other berths of Visakhapatnam Port Trust (VPT), MHC of 100 tonnes capacity are already put into operation by the port. Other Major Port Trusts such as Paradip Port Trust (PPT), V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT), Kandla Port Trust (KPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT) have also proposed deployment of MHC of around 100 Tonne capacity for the cargo handling operation. Even at the Outer Terminal-I riverine jetty at HDC of KOPT, deployment of MHCs has been envisaged. That being so, the proposed deployment of MHC by KOPT in lieu of ELL Cranes is in line with the approach adopted at some other major port trusts as well as in the same port for some other project.

(b). In view of the tidal and other navigational constraints at HDC, the KOPT has reportedly considered deployment of 2 nos. of MHCs at each berth so as to enable handling of vessels within the minimum berth time of 57 hours. It may be recalled that at the riverine Jetty at Outer terminal – I, also, the proposed berth length was 270 m x 40 m and two nos. of 104 tonne MHCs were envisaged to be deployed for handling multipurpose cargo like coal and iron ore.

(c). On the ground that Haldia Dock Complex (HDC) is a tidal port and the vessels have to invariably wait for suitable tide for sailing after completion of work, the KOPT has considered ship day output of 10000 tonnes per day per MHC. Effectively, the ship day output considered is around 8512 tonnes per day per MHC only because an additional time of 6 hours is factored in the calculation towards service time and waiting time for the favorable tide by a vessel.

In this regard, it may be recalled that while fixation of upfront tariff for the riverine jetty at the Outer Terminal – I at KOPT, in view of the peculiarity of the situation anticipated at the proposed riverine facility such as the continuous adjustment of working of the MHC to cope up with the up and down movement of the vessel with the change in water level of the river and handling of mainly bottom cargo vessels, handling rate of 10000 tonnes per day per MHC was considered which is about 20% lower than the handling rate of 12500 tonnes per day per 100 tonne MHC applied in the cases pertaining to New Mangalore Port Trust (NMPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT) and upfront tariff determination for mechanization of berth involving deployment of MHC at the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and Kandla Port Trust (KPT).

Taking into account the position that this Authority has already recognised the peculiarity of the situation at KOPT and considered a reduced ship day output of 10000 tonnes per day per MHC at riverine jetty at Outer Terminal - I, the same productivity level is adopted in case of Multipurpose berth also. Accordingly, the ship day output at 20000 tonnes per day for 2 MHCs is considered in the analysis.

- (d). Considering the ship day output at 20000 tonnes per day for 365 days at 70% utilisation, the optimal quay capacity of the Multipurpose berth works out to 5.11 million tonnes per annum as against the optimal quay capacity of 4.35 million tonnes per annum as estimated by the port.
 - (e). While assessing the capacity of 4.35 million tonnes, KOPT has reported that 1.2 million tonnes would be Iron Ore and the remaining 3.15 tonnes would be Coal and other dry bulk together. This works out to a share of iron ore at 27.59% and share of coal and other dry bulk cargo at 72.41%, instead of 30% of iron ore and 70% of coal and other dry bulk cargo as reported by the KOPT.
 - (f). The Upfront Guidelines for the multipurpose berth do not require assessment of the yard capacity separately. The KOPT has stated that the stacking area of 79600 sq. mtrs. is 65% of the area proposed to be made available for development of stacking yard (i.e. 122310 sq. mtrs.) and the balance 35% for ancillary facilities. The judgment of KOPT for area requirement of 122310 sq. mtrs. of land is relied upon in the analysis.
- (viii). Capital Cost:

The capital cost as estimated by the KOPT in its revised proposal is ₹343.28 crores and ₹405.51 crores respectively for the two multipurpose berths. Accordingly, the average capital cost of ₹374.40 crores is considered, of which ₹276.19 crores is estimated for cargo handling services and ₹98.22 crores for berthing activity. Out of the capital cost for the handling activity, ₹165.50 crores is estimated towards civil capital costs and the balance ₹110.68 crores towards equipment cost.

(a). Civil Cost:

(i). Cargo handling activity:

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for the multipurpose berth and require considering the civil cost as per the estimates given by the Port Trust. The items of civil works estimated by KOPT broadly adhere to normative list of items stipulated in the guidelines. The KOPT has also furnished the rate analysis for some of the items of civil cost. Provisions are also made in the estimates towards Soil investigation, Project supervision, Contingencies, detailed engineering, works contract tax etc. The civil cost for the Cargo handling activity as estimated by the Port is relied upon.

Under the civil capital cost, the KOPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated civil cost. Similarly, the KOPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated equipment cost. It is relevant to mention here that the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment. The KOPT, instead, has separately considered the Miscellaneous cost under the respective category.

(ii). Berthing activity:

As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berthing services included cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The guidelines require considering the civil cost as per the estimates given by the Port Trust.

The capital cost for construction of berth is estimated at ₹79.20 crores. The KOPT has furnished the rate analysis for majority of the items of civil cost, which is relied upon.

With regard to cost of capital dredging, the KOPT has stated that the capital dredging alongside the berth would be the responsibility of the successful bidder. KOPT has considered a lump sum amount on this account and despite a request, no documentary evidence or analysis to support the quantity to be dredged and the unit rate is furnished. The dredging cost estimate of ₹2.50 crores, as furnished by the Port is considered.

The port has also estimated miscellaneous capital cost at 5% of the cost of the berthing activity. The upfront tariff guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in case of the upfront tariff proposals determined for various projects of VPT, Coal terminal at VOCPT and Mormugao Port Trust (MOPT), this Authority has considered the miscellaneous capital cost at 5% to meet contingencies under the Berthing Service. Even in respect of the fixation of tariff for the riverine jetty at Outer Terminal - I, miscellaneous capital cost at 5% has been considered under the Berthing Service to meet contingencies. Keeping in view the decision taken by this Authority in the above mentioned cases, it may not be unreasonable to allow miscellaneous capital cost of under the berthing activity, in this case also.

(b). Equipment Cost:

- (i). The KOPT has explained that since the multipurpose berth will be utilized for unloading of coal and other dry bulk cargo and loading of iron ore, the equipping plan for handling the said dry bulk cargoes is different from what has been provided in the upfront tariff guidelines for multipurpose berth. The multipurpose berth envisages the deployment of Mobile Harbour Cranes, Payloaders, Dumpers (tripper trucks), Reclaimer, conveyor and Dozer for loading and unloading of cargo at the jetty. Further, the KOPT has also stated that due to draft restrictions and other navigational constraints, the equipping of the berth has been planned in such a manner that all vessels turnaround within the minimum time.
- It is noteworthy that Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. In view of clarification furnished by the KOPT and also since none of the prospective bidders nor the users have raised any pointed objection to the proposed equipping plan, this Authority is inclined to consider the equipping plan as proposed by the port, which is based on the Feasibility Report.

It is relevant to mention here that even incase of the riverine jetty at the Outer Terminal - I at KOPT, a similar equipping plan was relied upon by this Authority.

- (ii). The position regarding deployment of 2 MHCs at each of the berths is already discussed earlier.

The KOPT has envisaged deployment of 25 numbers of Dumper trucks for transfer of cargo between the jetty and yard. Considering the load carried by one truck per trip and taking into account the discharge rate of the MHCs per hour, it is seen that the proposed facility would theoretically require a minimum of 21 number of dumper trucks to transfer the ship day output of 20000 tonnes to the yard. Additional trucks may have to be maintained for any contingency like break down of the trucks and repairs and maintenance etc. In view of the above, the number of 25 numbers of dumper trucks as proposed by KOPT is found adequate and, therefore, maintained, even for a higher optimal capacity of 5.11 million tonnes. It is noteworthy that even incase of fixation of upfront tariff for the riverine jetty at Outer Terminal - I of KOPT, additional tripper trucks were considered.

The KOPT has envisaged the use of 12 nos. of Front end loaders for handling cargo, 1 no. of Reclaimer for evacuation of cargo by rail, Conveyor, 2 nos. of Dozers for dozing coal for reclaiming for wagon loading, 3 nos. of Poclain (Excavators) for accumulation and heaping of cargo. The KOPT has not furnished any specific justification with regard to the deployment of the above mentioned number of equipment with reference to its capacity. Given that none of the prospective bidders nor the users have raised any pointed objection to the deployment of the proposed no. of equipment, this Authority is inclined to consider the number of equipment as proposed by the port, which is based on the Feasibility Report.

- (iii). The KOPT has furnished budgetary quotation in support of the cost of MHC at 3158000 Euros. KOPT has further added the cost of 145000 Euros towards grabs. The KOPT has clarified that there would not be any component of Customs duty in the cost of the imported equipment. The KOPT has applied the exchange rate adopted in the case of upfront tariff fixation of the riverine jetty at Outer Terminal - I in the current case also. Generally, while deciding the upfront cases, the exchange rate prevailing at the time of finalization of the case is considered to update the cost of imported equipment. Considering the exchange rate of ₹69.131 per Euro prevailing at the time of analysis of this case, the estimated cost of two MHCs works out to about ₹45.67 crores.

The KOPT has also furnished budgetary quotation with reference to the cost of the dumper trucks, which includes cost of insurance and registration. The cost of 25 nos. of dumper trucks works out to around ₹5.95 crores.

The base rate considered by KOPT for estimation of cost of front end loaders is the same as considered at the time of fixation of upfront tariff of the riverine jetty at Outer Terminal - I of KOPT. By considering the exchange rate of ₹69.131 per Euro prevailing at the time of analysis of this case and taking into account NIL customs duty, the cost of front end loaders work out to ₹1.15 crores.

Based on the budgetary quotation for Bucket Wheel reclaimer, and after considering excise duty, sales tax and service tax components, as reflected in the Quotation, the capital cost works out to around ₹16.21 crores.

The KOPT has furnished quotation with reference to the cost of the Conveyor measuring length of 7420 metres. Excise duty, sales tax and service tax components have been added by KOPT to the unit cost, as reflected in the Quotation. Since the conveyor at the Multipurpose berth is envisaged to be around 550 metres long, the KOPT has proportionately considered the cost at ₹7.76 crores in the calculation.

The KOPT has furnished budgetary quotation with reference to the cost of the Dozer. Excise duty, and sales tax component have not been added by KOPT to the unit cost, as reflected in the Quotation. Therefore, the cost of Dozer as furnished by KOPT is updated to reflect this position. The cost works out to around ₹4.13 crores.

The base rate considered by KOPT for estimation of cost of excavators is the same as considered at the time of fixation of upfront tariff of the riverine jetty at Outer Terminal - I of KOPT. By considering the exchange rate of ₹69.131 per Euro prevailing at the time of analysis of this case and taking into account NIL customs duty, the cost of 3 nos. of excavators work out to ₹5.51 crores.

The amount of ₹21 lakhs towards cost of Road Weigh Bridge is not supported by documentary evidence. Nevertheless, since the cost is reflected in the Feasibility Report furnished by the port, it is relied upon in the analysis.

The KOPT has furnished costing with reference to cost of transformers, electrical cables etc. amounting to ₹3.78 crores, which is considered in the analysis.

The percentage for determining the cost towards Project supervision, Contingencies, detailed engineering, works contract tax etc. is relied upon as furnished by the port.

For the reasons explained earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the equipment cost considered by KOPT is taken into account.

- (ix). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated revised capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(x). Operating Cost:

(a). Power cost:

(i). For illumination:

Power cost has been estimated by the port with regard to the illumination of the 7.96 hectares of land based on the power consumption of 240000 units per hectare per annum at the rate of ₹5.38 per unit.

It is relevant to mention here that the power consumption of 2.4 lakhs units per annum per hectare adopted by the KOPT is the norm prescribed in the guidelines for fixation of upfront tariff for liquid bulk terminal to quantify the expenses on illumination of yard

The Upfront tariff guidelines for the multipurpose berth do not prescribe norms towards consumption of power for illumination of the yard. Nevertheless, illumination of the yard is essential. The power consumption of 240000 units per hectare per annum as considered by KOPT is, therefore, relied upon in the analysis.

(ii). Reclaimer:

Power cost has been estimated by the port for operating the Reclaimer by considering a power consumption of 300 units per hour for 3272 hours per annum at the rate of ₹5.38 per unit.

The KOPT has stated that the Reclaimer is governed by 500 KVA Transformer. By considering a load factor of 75% and power factor of 80%, the KOPT has stated to have arrived at the power consumption of 300 units per hour for the reclaimer.

Based on the position that 3.15 million tonnes of coal has to be handled through reclaimers for loading onto rakes and based on the prevailing practice that each rake carries 3650 tonnes of coal and that each rake requires about 3.8 hours, the KOPT has arrived at the operating hours of reclaimer at around 3272 hours. By considering the revised capacity of coal and other dry bulk cargo at 3.70 million tonnes, the operating hours of reclaimer works out to around 3853 hours.

(iii). The KOPT has furnished documents to support the unit cost of power at ₹5.38 per unit.

(b). Fuel cost:

MHC:

The consumption norm of fuel prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal is with reference to operation of 3 numbers of ELL cranes. Since the KOPT proposes deployment of 2 numbers of MHCs for handling cargo, it has estimated fuel cost for the MHCs assuming 70 litres of consumption of fuel per hour by a MHC. Fuel consumption of 70 litres per hour has been allowed with reference to MHC of 100 tonne capacity in the riverine jetty project.

The fuel cost is estimated by KOPT by taking into account 4350 hours per MHC. The exact number of hours applying the norms prescribed (i.e. 365 days * 24 hours * 70% utilization) works out to 6132 hours per MHC. As

stated earlier, the average cargo operation of a vessel would require 52 hours (including the waiting period of 6 hours). This means that cargo operation will take place for around 88.50% of the total time and the equipment will remain idle for the balance 11.50% of time waiting for tide, etc. This is because, unless the vessel which has completed the cargo operation vacates the berth, another vessel cannot be accommodated in the berth. Thus, the effective time of operation of MHC will be 88.50% of the total time i.e. (88.50% of 6132 hours), which works out to 5426.82 hours per MHC (rounded off to 5427 hours per MHC). That being so, the fuel consumption should be related to the actual operation of the MHC of 5427 hours. Therefore, we have considered 5427 hours per MHC instead of 4350 hours per MHC considered by KOPT.

Dumper Trucks:

To estimate the cost of fuel for operation of 25 numbers of dumper trucks, the KOPT has considered fuel consumption of 4 litres per hour per truck for 6450 hours per annum per truck.

The consumption of 4 litres per hour per truck is seen to be in line with the fuel consumption for the tripper trucks considered at the time of fixation of upfront tariff of the riverine jetty at Outer Terminal – I of KOPT.

The KOPT has considered the annual working hours for each truck at 6450 hours. Out of 6450 hours, 5250 hours is estimated for carrying coal and other dry bulk cargo. It is understood that the KOPT has arrived at 5250 hours as 365 days x 70% x 20.50 hours per day. The working hours of one truck for around 20.50 hours per day is based on the judgment of the port.

The remaining 1200 hours is estimated for carrying iron ore. Based on the position that 1.2 million tonnes of iron ore has to be unloaded from rakes and carried to the yard through dumper trucks and based on the prevailing practice that each rake carries 3800 tonnes of iron ore and that each rake requires about 4 hours, the KOPT has arrived at 1200 operational hours. By considering the revised capacity of iron ore at 1.40 million tonnes, the operating hours of dumper trucks works out to around 1484 hours.

Pay loaders:

The consumption of 12 litres per hour per front end loader is seen to be in line with the fuel consumption for the pay loaders considered at the time of fixation of upfront tariff of the riverine jetty at Outer Terminal – I of KOPT.

The KOPT has considered the annual usage of each front end loader at 5305 hours. KOPT has estimated 5305 hours based on 365 days x 70% x 21 hours per day. The operation of one pay loader for around 21 hours per day is based on the judgment of the port.

Dozer and Poclain (Excavators):

The KOPT has considered fuel consumption of 12 litres per hour per dozer, and has not furnished any justification for the said fuel consumption. The upfront guidelines do not prescribe fuel consumption norms for dozers. In the absence of norms, this Authority is constrained to rely upon the fuel consumption as estimated by the port.

The consumption of 12 litres per hour per poclain is seen to be in line with the fuel consumption for the poclain considered at the time of fixation of upfront tariff of the riverine jetty at Outer Terminal – I of KOPT.

To estimate the fuel consumption of both dozers and poclain, the KOPT has considered the operating hours at 6300 hours. Out of 6300 hours, 4562 hours is estimated for handling coal and other dry bulk cargo. It is understood that the KOPT has arrived at 4562 hours as $365 \text{ days} \times 70\% \times 18 \text{ hours per day}$. The operation of the equipment for around 18 hours per day is based on the judgment of the port.

The remaining 1738 hours is estimated to be spent for handling iron ore. Based on the position that 1.2 million tonnes of iron ore has to be unloaded from rakes and based on the prevailing practice that each rake carries 3800 tonnes of iron ore and that each rake requires an average of 5.5 hours, the KOPT has arrived at 1738 operational hours. By considering the revised capacity of iron ore at 1.40 million tonnes, the operating hours works out to around 2040 hours.

The unit rate of fuel at ₹43.74 per litre considered by KOPT is seen to the prevailing rate of diesel, which is considered in the estimation of fuel cost of MHC, Dumper Trucks, Front end loaders, Dozers and Excavators in the analysis.

- (c). Repairs and maintenance cost on civil work is estimated by KOPT at 1% on the civil cost and 5% on mechanical equipment and electrical equipment cost, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (d). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by KOPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (e). Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method for the relevant group of assets and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation.
- (f). The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Licence fee has been estimated by the port for around 12 hectares of land area and for around 5 hectares of water front area.

Out of the total area proposed to be allotted of around 12 hectares, around 8 hectares of land is considered by KOPT as yard area for storage of cargo and the balance of around 4 hectares is earmarked towards reclaim track, land for service roads and Land for siding, wagon loading track. The KOPT has considered 66.67% utilization of total land for storage of cargo, as against the norm of 70% prescribed for calculation of yard capacity for mechanized iron ore and coal terminal. The KOPT has sought to justify consideration of 66.67% utilization of area for storage purpose instead of 70% on the ground that about 33.33% of the stacking area will be required for creation of railway tracks, maneuvering of the equipment etc.

This Authority vide Order no.TAMP/40/2011-KOPT dated 14 February 2012 has fixed the Rent Schedule for the land of KOPT at Haldia Dock – II. The lease rental for allotment of bare land in the Dock Interior Zone has been fixed at ₹1229/- per 100 sq.m per month. Similarly, 50% of the scheduled rent/ licence fee of the land i.e. ₹614/- per 100 sq.m per month has been prescribed for the waterfront abutting Haldia dock –II. There appears to be a minor error in the rate of licence fee in the calculation made by KOPT, which is rectified. Accordingly, licence fee is arrived for the allotted land and water front area at ₹2.12 crores.

- (g). On the ground that if the statutory payment of licence fee for the allotted land is taken into consideration, one of the bidders viz., IVRCL Assets and Holding Limited (IAHL) has urged to consider threshold revenue share as part of the calculations. The bidder states that by doing this, any bidder quoting less than the threshold revenue share can be rejected. Even if the present guidelines do not specify threshold share to be included in the upfront tariff calculations, it should be considered at least now, according to IAHL.

Considering revenue share payable to the landlord port in the fixation of upfront tariff is not in line with Clause 3.5.5. of the upfront tariff guidelines. The exercise before this Authority is to determine reasonable upfront tariff for the cargo proposed to be handled at the multipurpose berth. Review of the upfront guidelines to accommodate pass through of revenue share is beyond the scope of the current exercise.

- (xi). The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The KOPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth and dredging while estimating the operating cost of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts including the riverine jetty at Outer Terminal - I at KOPT, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

With reference to both multipurpose and mechanised berths, IVRCL Assets and Holding Limited (IAHL) has stated that since the operating cost relating to the Berthing service do not indicate any cost towards maintenance dredging, it is being understood that no maintenance dredging would be required in the docks and approaches. In this regard, the KOPT has stated that the norm of 1% towards maintenance cost has been considered. It is noteworthy that the prescribed norm of 1% is calculated as a percentage of berth cost and capital dredging cost. Hence from the response of KOPT, it is inferred that the cost of maintenance dredging has been included in the cap of 1% maintenance cost.

- (xii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the KOPT for the multipurpose berth has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I (a)**.

- (a). The annual revenue requirement for the Cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹99.65 crores as against ₹99.06 crores estimated by the port.
- (b). In line with the guidelines for multipurpose berth, 90% of the total revenue requirement has been apportioned towards handling charge, 5% each towards storage charge and miscellaneous charge, by KOPT.

- (c). Taking into consideration the share of coastal and foreign cargo incase of coal and the share of only foreign iron ore cargo, the KOPT has arrived at differential rates for handling foreign iron ore and coal. It may be relevant to mention here that the upfront tariff caps are determined so as to meet the estimated revenue requirement to operate the berth at the optimal capacity, which comprise of iron ore, coal and other dry bulk cargo. The implication of the concessional rate to coastal coal cargo need not be borne by the foreign coal cargo alone. Therefore, a uniform rate is prescribed for handling foreign iron ore, coal and other dry bulk cargo instead of differential rates as proposed by the Port. It is noteworthy that even incase of fixation of upfront tariff for the riverine jetty at the Outer Terminal – I, uniform rates were prescribed for handling foreign iron ore and coal. Further, the productivity levels assumed for both coal and iron ore are same and no separate deployment of assets between these two types of cargo is reported by KOPT.
- (d). It is relevant to mention here that the cost for the cargo handling facility includes the cost of Weigh Bridge also. Since the upfront tariff for each service is calculated to meet the apportioned revenue requirement from the said service, it may not be inappropriate to include the provision for rendering of the service of the Weigh Bridge in either cargo handling or miscellaneous charges. The KOPT has considered the charges for the use of Weigh Bridge as part of the Miscellaneous charge.
- (e). As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, the KOPT has proposed concessional rates for handling coal and other dry bulk cargo in line with the Government policy. Since the KOPT has considered the entire traffic of coal and other dry bulk cargo to avail of the concessional rates applicable for coastal vessels, it is presumed that thermal coal (which does not enjoy concessional tariff) is not envisaged to be handled at the multipurpose berth.

The KOPT has proposed concessional rates for handling coal and other dry bulk cargo by assuming the share of foreign and coastal cargo in the total optimal capacity as 90% and 10% respectively for coal and other dry bulk cargo. The port has clarified that the share of coastal/ foreign cargo/ vessel assumed by it is based on the present pattern. Though IVRCL Assets and Holding Limited (IAHL) have stated that the share of foreign to coastal cargo should be changed to 60% and 40%, it has not furnished any analysis in support of its statement. However, the KOPT has also stated that if in future the actual earning of the successful bidder gets affected due to change in the composition of coastal/ foreign cargo/ vessel, the bidder may have to take up the matter with the concerned Authority as per the rules and guidelines prevailing at the relevant point of time. It is not clear as to how a different share of coastal/ foreign cargo/ vessel could be considered at a later stage after the bidding for the project is concluded based on the upfront tariff caps to be set now. In this case, the percentage share of coastal/ foreign cargo/ vessel values as reported by KOPT are relied upon.

Accordingly, the handling rate for iron ore, coal and other dry bulk cargo has been arrived with reference to their individual composition of foreign/ coastal cargo to meet the estimated revenue requirement.

- (f). The KOPT has proposed 5 free days in respect of import coal and other dry bulk cargo and 15 free days in respect of export iron ore cargo which is in line with the Guidelines. KOPT has estimated that 75% of the total cargo would be cleared with the free days and the balance 25% of the

total cargo would attract storage charges. Further, out of this cargo, 50% is of the cargo is estimated to be cleared within the first five days, 40% cargo in the next five days and the balance 10% of the cargo in the third slab. This leads to a position that out of the total cargo estimated to attract storage charges, 100% of the said cargo would attract storage charges in the first five days, 50% of the cargo would remain in the port during the next five days and the balance 10% cargo to be cleared in the next five days. The calculation furnished by KOPT contains some inconsistencies in this regard and, therefore, revised to reflect the above said position. The rate so arrived at works out to ₹3.95 per tonne per day during the first five days after free period for all cargo proposed to be handled at the multipurpose berth. The rate for the subsequent slabs is prescribed at 1.5 times and 2.25 times the rate of the first slab, as proposed by KOPT.

- (g). Based on the modified revenue requirement, a common upfront tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at ₹9.75 per tonne as against ₹11.51 per tonne proposed by the Port for coal and ₹11.06 per tonne proposed for iron ore. The miscellaneous charge covers miscellaneous services such as sweeping, weighment, receiving and delivery charges etc.

- (h). The revenue requirement from berthing service is estimated at ₹20.96 crores by the port. The KOPT has proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel at ₹1.10 per GRT per hour or part thereof.

Out of the total cargo proposed to be handled at the terminal, the KOPT has considered that 70% of the cargo would be handled by Panamax vessels and the balance 30% of the cargo would be handled by Handymax vessels. Further, the KOPT has considered that 90% of the cargo would be handled by Foreign going vessels and the balance 10% of the cargo would be handled by Coastal Vessels.

With the average parcel size of 38400 tonnes and the cargo handling rate of 20000 tonnes in 24 hours, a vessel will require 46 hours to complete its cargo operations. However, the vessel will continue to stay on an average for 6 more hours for favorable tidal conditions to sail out. As seen from the calculations, the berth hire is leviable on a vessel for the entire stay of 52 hours. Hence, the additional time of 6 hours also needs to be captured in the berth hire calculation, to arrive at the total GRT hours. Such an approach has been adopted at the time fixation of upfront berth hire charges for the riverine jetty at the Outer Terminal - I of KOPT.

Based on the revenue requirement from berthing service at ₹20.96 crores and considering the enhanced capacity of the berth and considering the ratio of the GRT hours of the coastal vessels and GRT hours of foreign going vessels, the upfront berth hire rate works out to ₹0.95 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessels and ₹0.57 per GRT per hour or part thereof for the coastal vessels, as against the berth hire proposed by the KOPT at ₹1.10 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessel and ₹0.66 per GRT per hour or part thereof for the coastal vessels.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the KOPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

- (xiii). In the proposed upfront schedule for the multipurpose berth, the KOPT has proposed definitions for common terms like coastal vessel, foreign going vessel, free period, per day, port, week. The definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the other upfront tariff cases.

- (xiv). In the proposed upfront schedule, the KOPT has proposed some conditionalities prescribing criteria for categorizing of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel, conditionalities governing levy of interest on delayed payments/ refunds, non levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal, conditionalities governing levy of concessional rates for coastal vessels/ cargo, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates of the port.
- (xv). In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like berth hire is to be levied from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth, no berth hire charges to be levied for the period when the vessel idles at the berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator, berth hire charges include charges for occupation of berth and for rendering services like cleaning, fire watch, prescription of penal berth hire charges for false signal, ousting priority/ priority berth hire are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule.
- (xvi). The KOPT has prescribed a conditionality stating that Berth hire shall stop 6 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail subject to availability of favourable tide. This conditionality is modified to reflect 4 hours, as stipulated at Clause 6.6.1 of the tariff guidelines of 2005.
- (xvii). The KOPT has proposed a provision to state that the composite handling charges for coal and other dry bulk cargo is for unloading of the cargo from the vessel, transportation of the cargo upto the stackyard, storage at stack yard upto a free period of 5 days and loading on to trucks/ wagons. Similarly, in respect of export cargo of iron ore, the composite handling charge is for unloading of the cargo from trucks/ wagons at the stack yard, storage at stack yard upto a free period of 15 days, transportation of the cargo upto the loading point at jetty and loading on to the ship.

The composite charge for coal, other dry bulk and iron ore includes wharfage and supply of labour and/ or equipment, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

B. Mechanised Bulk Terminal:

- (xviii). With regard to fixation of upfront tariff for the Mechanised berth, the updated proposal of KOPT generally follows the Upfront tariff guidelines prescribed for the mechanised berth for handling import coal.
- (xix). Optimal Terminal Capacity of Mechanised berth:
- (a). Optimal Quay capacity:
- (i). The equipping plan considered by the KOPT for the proposed mechanised berth for handling import coal, *inter alia*, considers use of 2 numbers of 900 TPH capacity Grab Unloaders.
- (ii). The KOPT proposal envisages handling of Panamax vessels and Handymax vessels at the mechanised berth. On the ground that Haldia Dock Complex (HDC) is a tidal port and the vessels have to invariably wait for suitable tide for sailing after completion of work, KOPT has considered a ship day output of 24000 tonnes per day with 2 grab unloaders for both panamax and handymax vessels as against the ship day output norm of 35000 tonnes per day and 15000 tonnes per day for panamax and handymax vessels respectively prescribed in the Upfront guidelines for the mechanised coal terminals.

Effectively, the KOPT has considered a ship day output of around 20700 tonnes per day for both the Panamax vessels and Handymax vessels and has factored an additional time of 6 hours required towards service time and waiting time for the favorable tide by the vessel, in the ship day output.

In this regard, it may be recalled that while fixation of upfront tariff for the riverine jetty at the Outer Terminal – I at KOPT, in view of the peculiarity of the situation anticipated at the proposed riverine facility such as the continuous adjustment of working of the Mobile Harbour Cranes (MHCs) to cope up with the up and down movement of the vessel with the change in water level of the river and handling of mainly bottom cargo vessels, a reduction of 20% in the handling rate was considered with reference to the productivity level considered in other upfront tariff cases where deployment of MHCs was envisaged.

Taking into account the position that this Authority has already recognised the peculiarity of the situation at KOPT and considered a reduction of 20% in the productivity level of MHCs, the norm for ship berth day output for panamax vessels prescribed in the guidelines is scaled down by the same percentage. Accordingly, the ship day output for the Panamax vessels is considered at 28000 tonnes per day (i.e. 35000 tonnes x 80%) with 2 nos. of Grab unloaders.

For the handymax vessels, though the upfront guidelines prescribe a ship day output of 15000 tonnes per day, the KOPT has effectively considered a ship day output of 20700 tonnes per day, as stated earlier. The proposal in this regard is supported by the Feasibility Report. Since the handymax vessels would be comparatively smaller vessels and given that the KOPT has considered a higher ship day output considering deployment of higher capacity grab unloaders, the ship day output of handymax vessels as proposed by the port is relied upon. It is noteworthy that the ship day output at multipurpose berths using 2 MHCs for similar cargo is around 20000 tonnes per day.

- (iii). Considering the ship day output at 28000 tonnes per day for Panamax vessels and 20700 tonnes per day for Handymax vessels at 70% utilisation, the optimal quay capacity of the Mechanised berth works out to 6.59 million tonnes per annum as against the optimal quay capacity of 5.25 million tonnes per annum as estimated by the port.

(b). Optimal Yard Capacity:

- (i). The upfront tariff guidelines stipulate that the yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. In its updated proposal, the port envisages allotment of total land area of around 9.89 hectares of land per mechanised berth. Out of the said area, an area of 5 hectares has been earmarked for storage purpose and the balance area of 4.89 hectares of land is envisaged to be used for ancillary purposes. Incidentally, in the original proposal, KOPT envisaged a storage area of 5.4 hectares per berth. The KOPT has considered around 50% utilization of the total area for storage of cargo, as against the indicative norm of 70% prescribed for calculation of yard capacity for mechanized coal terminal.

By considering only around 50% of the total area available towards stacking purpose, yard capacity becomes the restricting factor of the terminal capacity. In other words, there will be a mismatch of more than 20% between the revised quay capacity and the yard capacity assessed by KOPT.

In this regard, it is relevant to mention here that KOPT being a riverine port and due to tidal and navigational constraints, the quay side capacity generally acts as a limiting factor. In this case, when quay capacity is available, restricting the terminal capacity due to insufficient yard capacity does not appear to be reasonable. In real terms, it does not appear that the land availability is a constraint. Out of the total back up area of 9.89 hectares proposed for each of the mechanised berths, KOPT has assumed utilisation of about 50% of that area for storage purposes, perhaps as such allocation would be sufficient to cater to the quay capacity of 5.25 million tonnes assessed by it. For the stated reasons, quay capacity is revised to 6.59 million tonnes. Storage area required to cater to this volume, with other parameters remaining unaltered, will be about 6.27 hectares. It does not appear impossible to provide this area for storage out of the total area of 9.89 hectares available. The increased storage area will only be about 63.5% of the total area, when the indicative norm is 70%.

It is noteworthy that even in respect of the multipurpose berth, the KOPT has considered a utilisation factor of around 66.67%.

Therefore, keeping all other parameters at the level given by the port and by considering utilisation factor of about 63.5%, the optimal yard capacity is considered at 6.59 million tonnes per annum, to match with the optimal quay capacity of 6.59 million tonnes per annum.

- (ii). The guidelines for upfront tariff setting prescribe the stacking factor norm at 3 tonnes per square metre for stacking coal. The KOPT has considered the stacking factor at 5 tonnes per square metre. In spite of a specific query to justify the stack height with actuals achieved at HDC and that at berths handled by other private operators, KOPT has not furnished the requisite details. It is noteworthy that while fixing upfront tariff for coal terminal at VPT, VOCPT a stack height of 6 tonnes per sq. metre was considered. In this regard, the KOPT has argued that the stack height considered for coal in other cases is based on a stacking height of 9 metres due to better soil condition. However, considering the type of soil available at Haldia Dock-II, a stacking height of 7 metres is possible, which works out to a stacking factor of around 5 tonnes per sq. metre. It is noteworthy that even in respect of fixation of upfront tariff for handling of thermal coal and steam coal at East Quay – 1A berth of VPT, a stack height of 5 tonnes per sq. metre was considered for a stack height of 7 metres. This Authority, therefore, relies upon the stack factor as considered by the port.
- (iii). The norm for plot turnover for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12, based on the dwell time of 30 days. Since the proposed evacuation of coal from the stackyard will be through mechanised wagon loading system, the KOPT has considered a dwell time of 12 days and has adopted a plot turnover ratio of 30. Correspondingly, lesser number of free days in storage charges calculations is considered. This position is relied upon.

(iv). By considering 63.5% of the total land for the purpose of stacking, a stacking factor of 5 tonnes per sq. metre and turnover ratio of 30, the optimal yard capacity of the mechanised berth works out to 6.59 million tonnes per annum at 70% utilisation.

(c). The optimal capacity for the mechanised terminal is accordingly considered at 6.59 million tonnes per annum in the calculation of upfront tariff.

(xx). Capital Cost:

The capital cost as estimated by the KOPT in its revised proposal is ₹480.02 crores and ₹482.50 crores respectively for the two mechanised berths. Accordingly, the average capital cost of ₹481.27 crores per berth is considered, of which ₹423.52 crores is estimated for cargo handling services and ₹57.75 crores for berthing activity. Out of the capital cost for the handling activity, ₹116.73 crores is estimated towards civil capital costs and the balance ₹306.78 crores towards equipment cost.

(a). Civil Cost:

(i). Cargo handling activity:

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for the mechanised coal terminal and requires considering the civil cost as per the estimates given by the Port Trust. The items of civil works estimated by KOPT broadly adhere to normative list of items stipulated in the guidelines for the mechanised coal terminal. The KOPT has also furnished the rate analysis for some of the items of civil cost. Provisions are also made in the estimates towards Soil investigation, Project supervision, Contingencies, detailed engineering, works contract tax etc. The civil cost for the Cargo handling activity as estimated by the Port is relied upon.

Under the civil capital cost, the KOPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated civil cost. Similarly, the KOPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated equipment cost. It may be relevant to mention here that the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment. The KOPT, instead, has separately considered the Miscellaneous cost under the respective category.

(ii). Berthing activity:

As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berthing services includes cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The guidelines require considering the civil cost as per the estimates given by the Port Trust.

The capital cost for construction of berth is estimated at ₹45.54 crores. The KOPT has furnished the rate analysis for some of the items of civil cost, which is relied upon.

With regard to cost of capital dredging, the KOPT has stated that the capital dredging alongside the berth would be the responsibility of the successful bidder. KOPT has considered a lump sum amount on this account and despite a request, no documentary evidence or analysis to support the quantity to be dredged and the unit rate is furnished. The dredging cost estimate of ₹2.50 crores, as furnished by the Port is considered.

The port has also estimated miscellaneous capital cost at 5% of the cost of the berthing activity. The upfront tariff guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in case of the upfront tariff proposals determined for various projects of VPT, Coal terminal at VOCPT and Mormugao Port Trust (MOPT), this Authority has considered the miscellaneous capital cost at 5% to meet contingencies under the Berthing Service. Even in respect of the fixation of tariff for the riverine jetty at Outer Terminal – I, miscellaneous capital cost at 5% has been considered under the Berthing Service to meet contingencies. Keeping in view the decision taken by this Authority in the above mentioned cases, it may not be unreasonable to allow miscellaneous capital cost of under the berthing activity, in this case also.

(b). **Equipment Cost:**

(i). The equipping plan proposed by the KOPT for the mechanised berth generally adheres to the normative level of equipment listed in the upfront guidelines for the mechanised coal terminal. The mechanised terminal envisages the deployment of Grab unloaders, Conveyor, Stackers, Reclaimer, Wagon Loader, Dozer, Payloaders. Further, the KOPT has also stated that the equipping of the mechanised berth has been planned in such a manner that all vessels turnaround within the minimum time.

(ii). The number of equipment proposed to be deployed at the berth viz., 2 nos. of grab loaders, 2 nos. of stackers, 1 no. of wagon loaders and conveyors is in line with the requirements of the upfront guidelines.

Against 2 nos. of Reclaimer stipulated in the guidelines, the KOPT has considered one reclaimer of a higher capacity. Against 2 nos. of cranes and 4 nos. of pay loaders and dozers as stipulated in the guidelines, the KOPT has proposed the deployment of 2 nos. of Dozers instead of cranes for proper stacking of cargo and 3 nos. of 5 cu.m Pay loaders for working inside the hatches of the vessel.

It is noteworthy that Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. In view of clarification furnished by the KOPT and also since none of the prospective bidders nor the users have raised any pointed objection to the proposed equipping plan, this Authority is inclined to consider the equipping plan as proposed by the port, which is based on the Feasibility Report.

(iii). The KOPT has furnished documentary evidence in support of the cost of Grab unloaders, Stackers, Reclaimers and Wagon loaders. Excise duty, sales tax and service tax components have been added by KOPT to the unit cost, as reflected in the Quotation. A minor variation in the cost of equipment calculated based on the Quotation and the cost considered by KOPT in its calculation is observed. The cost as per the Quotation for the above mentioned equipment is considered in the analysis.

The documentary evidence furnished in support of the cost of Conveyors is seen to be ₹100 crores, which is exclusive of the various duties and tax components. The amount of ₹104.87 crores as estimated by the port is relied upon.

The KOPT has furnished quotation with reference to the cost of the Dozer. Excise duty, and sales tax component have not been added by KOPT to the unit cost, as reflected in the Quotation. Therefore, the cost of Dozer as furnished by KOPT is updated to reflect this position. The cost works out to around ₹4.13 crores for 2 nos. of Dozers.

The base rate considered by KOPT for estimation of cost of 5 cum loaders is the same as considered at the time of fixation of upfront tariff of the riverine jetty at Outer Terminal – I of KOPT. By considering the exchange rate of ₹69.131 per Euro prevailing at the time of analysis of this case and taking into account NIL customs duty, the cost of each pay loader works out to ₹1.15 crores.

The KOPT has furnished documentary evidence with regard to cost of Rail Weigh Bridge. The KOPT has, however, not considered the components of excise duty, sales tax, service tax as mentioned in the Quotation. By considering the above mentioned components based on the percentage as mentioned in the Quotation, the cost of Rail weigh bridge works out to around ₹30 lakhs. This amount is considered in the analysis.

The KOPT has furnished costing with reference to electrical works amounting to ₹17.25 crores, which is considered in the analysis.

The provisions made towards Project supervision, Contingencies, detailed engineering, works contract tax etc. are relied upon as furnished by the port.

For the reasons explained earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the equipment cost considered by KOPT is relied upon.

(xxi). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated revised capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(xxii). Operating Cost:

(a). Power cost:

Power cost has been estimated by the port based on the power consumption of 1.4 units per tonne at the rate of ₹5.38 per unit.

The power consumption of 1.4 units per tonne is the norm prescribed in the upfront guidelines for the coal terminal. The KOPT has furnished documentary evidence to support the unit cost of power at ₹5.38 per unit.

(b). Repairs and maintenance cost on civil work is estimated by KOPT at 1% on the civil cost and 7% on mechanical equipment and electrical equipment cost, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

(c). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by KOPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

- (d). Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method for the relevant group of assets and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation.
- (e). The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Licence fee has been estimated by the port for around 9.8 hectares of land area and for around 3.66 hectares of water front area.

This Authority vide Order no.TAMP/40/2011-KOPT dated 14 February 2012 has fixed the Rent Schedule for the land of KOPT at Haldia Dock – II. The lease rental for allotment of bare land in the Dock Interior Zone has been fixed at ₹1229/- per 100 sq.m per month. Similarly, 50% of the scheduled rent/ licence fee of the land i.e. ₹614/- per 100 sq.m per month has been prescribed for using the waterfront abutting Haldia dock-II. There appears to be a minor error in the rate of licence fee in the calculation made by KOPT, which is rectified. Accordingly, licence fee is arrived for the allotted land and water front area at ₹1.71 crores.

- (xxiii). The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The KOPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth and dredging while estimating the operating cost of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

- (xxiv). The statement for fixing upfront tariff submitted by the KOPT for the mechanised berth has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I (b)**.

- (a). The annual revenue requirement for the Cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹157.73 crores as against ₹157.08 crores estimated by the port.
- (b). In line with the guidelines for mechanised coal berth, 98% of the total revenue requirement has been apportioned towards handling charge, 1% each towards storage charge and miscellaneous charge, by KOPT.
- (c). The upfront tariff caps are determined so as to meet the estimated revenue requirement to operate the berth at the optimal capacity. It is relevant to mention here that the cost for the cargo handling facility includes the cost of Weigh Bridge also. Since the upfront tariff for each service is calculated to meet the apportioned revenue requirement from the said service, it may not be inappropriate to include the provision for rendering of the service of the Weigh Bridge in either cargo handling or miscellaneous charges. The KOPT has considered the charges for the use of Weigh Bridge as part of the Miscellaneous charge.

- (d). As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, the KOPT has proposed concessional rates for handling coal in line with the Government policy. Since the KOPT has considered the entire traffic of coal to avail of the concessional rates applicable for coastal vessels, it is presumed that thermal coal (which does not enjoy concessional tariff) is not envisaged to be handled at the mechanised berth.

The KOPT has proposed concessional rates for handling coal by assuming the share of foreign and coastal cargo in the total optimal capacity as 90% and 10% respectively for coal and other dry bulk cargo. The port has clarified that the share of coastal/ foreign cargo/ vessel assumed by it is based on the present pattern. Though IVRCL Assets and Holding Limited (IAHL) have stated that the share of foreign to coastal cargo should be changed to 60% and 40%, it has not furnished any analysis in support of its statement. However, the KOPT has also stated that if in future the actual earning of the successful bidder gets affected due to change in the composition of coastal/ foreign cargo/ vessel, the bidder may have to take up the matter with the concerned Authority as per the rules and guidelines prevailing at the relevant point of time. It is not clear as to how a different share of coastal/ foreign cargo/ vessel could be considered at a later stage after the bidding for the project is concluded based on the upfront tariff caps to be set now. In this case, the percentage share of coastal/ foreign cargo/ vessel values as reported by KOPT are relied upon.

Accordingly, the handling rate for coal has been arrived with reference to the composition of foreign/ coastal cargo to meet the estimated revenue requirement.

- (e). KOPT has proposed 6 free days in respect of import coal, as against 25 days prescribed in the guidelines. It is noteworthy that the free period of 25 days prescribed in the guidelines is based on an average dwell time of 30 days. Considering that the KOPT, for the reasons explained, has proposed the average dwell time at 12 days, the prescription of 6 free days appears to be reasonable.

KOPT has estimated that 75% of the total cargo would be cleared within the free days and the balance 25% of the total cargo would attract storage charges. Further, out of this cargo, 50% of the cargo is estimated to be cleared within the first five days, 40% cargo in the next five days and the balance 10% of the cargo in the third slab. This leads to a position that out of the total cargo estimated to attract storage charges, 100% of the said cargo would attract storage charges in the first five days, 50% of the cargo would remain in the port during the next five days and the balance 10% cargo to be cleared in the next five days. The calculation furnished by KOPT contains some inconsistencies in this regard and, therefore, revised to reflect the above said position. The rate so arrived at works out to ₹0.98 per tonne per day during the first five days after free period. The rate for the subsequent slabs is prescribed at 1.5 times and 2 times the rate of the first slab, as proposed by KOPT.

- (f). Based on the modified revenue requirement, a common upfront tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at ₹2.39 per tonne as against the rate of ₹2.99 per tonne proposed by the port. The miscellaneous charge covers miscellaneous services such as sweeping, weighment, receiving and delivery charges etc.

- (g). The revenue requirement from berthing service is estimated at ₹12.32 crores by the port. The KOPT has proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel at ₹0.64 per GRT per hour or part thereof.

Out of the total cargo proposed to be handled at the terminal, the KOPT has considered that 70% of the cargo would be handled by Panamax vessels and the balance 30% of the cargo would be handled by Handymax vessels. Further, the KOPT has considered that 90% of the cargo would be handled by Foreign going vessels and the balance 10% of the cargo would be handled by Coastal Vessels.

With the average parcel size of 42000 tonnes incase of panamax vessels and 30000 tonnes incase of handymax vessels and considering the ship day output of 28000 tonnes per day incase of panamax vessels and 20550 tonnes per day incase of handymax vessels, an average vessel will require 36 hours to complete its cargo operations. However, the vessel will continue to stay on an average for 6 more hours for favorable tidal conditions to sail out. As seen from the calculations, the berth hire is leviable on a vessel for the entire stay of 42 hours. Hence, the additional time of 6 hours also needs to be captured in the berth hire calculation, to arrive at the total GRT hours. Such an approach has been adopted at the time fixation of upfront berth hire charges for the riverine jetty at the Outer Terminal – I of KOPT.

Based on the revenue requirement from berthing service at ₹12.32 crores and considering the ratio of the GRT hours of the coastal vessels and GRT hours of foreign going vessels, the upfront berth hire rate works out to ₹0.69 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessels and ₹0.41 per GRT per hour or part thereof for the coastal vessels.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the KOPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

- (xxv). In the proposed upfront schedule for the mechanised coal berth, the KOPT has proposed definitions for common terms like coastal vessel, foreign going vessel, free period, per day, port, week. The definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the other upfront tariff cases.
- (xxvi). In the proposed upfront schedule, the KOPT has proposed some conditionalities prescribing criteria for categorizing of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel, conditionalities governing levy of interest on delayed payments/ refunds, non levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal, conditionalities governing levy of concessional rates for coastal vessels/ cargo, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates of the port.
- (xxvii). In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like berth hire is to be levied from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth, no berth hire charges to be levied for the period when the vessel idles at the berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator, berth hire charges include charges for occupation of berth and for rendering services like cleaning, fire watch, prescription of penal berth hire charges for false signal, ousting priority/ priority berth hire are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule.

(xxviii). The KOPT has prescribed a conditionality stating that Berth hire shall stop 6 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail subject to availability of favourable tide. This conditionality is modified to reflect 4 hours, as stipulated at Clause 6.6.1 of the tariff guidelines of 2005.

(xxix). The KOPT has proposed a provision to state that the composite handling charges for coal is for unloading of coal from the vessel, transportation of the cargo upto the stackyard, storage at stack yard upto a free period of 6 days and loading on to trucks/ wagons. The composite charge for coal also includes wharfage and supply of labour and/ or equipment, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

10.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of year 2012, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2012, as proposed by KOPT.

10.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

10.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

10.4. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ concession agreement.

10.5. The upfront tariff approved by this Authority for the multipurpose berth is with reference to the use of 2 nos. of MHCs of 100 tonne capacity to be deployed by the BOT operator. Similarly, the upfront tariff approved by this Authority for the mechanised berth is with reference to the use of 2 nos. of grab unloaders to be deployed by the BOT operator. If any change in the equipping plan considered in this analysis, the upfront tariff of the multipurpose berth and the mechanised berth will have to be reviewed.

10.6. The actual performance of the private operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Kolkata Port Trust. If any action is to be taken against the private operator, the Kolkata Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

10.7. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Kolkata Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

11. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves upfront tariff schedule for handling iron ore, coal and other dry bulk cargo at the Multipurpose berth at the Kolkata Port Trust which is attached as **Annex - II (a)** and the upfront tariff schedule for handling coal at the Mechanised berth at the Kolkata Port Trust which is attached as **Annex - II (b)**.

RANI JADHAV, Chairperson
[ADVT. III/4/143/12/Exty.]

ANNEX - I (a)

UPFRONT TARIFF CALCULATION FOR THE MULTIPURPOSE BERTH AT HALDIA DOCK - II (NORTH) AND
HALDIA DOCK - II (SOUTH) OF KOLKATA PORT TRUST.

Sr. No.	Particulars	₹ in crores	
		Updated Estimates furnished by KOPT	Estimates modified by TAMP
	MULTIPURPOSE BERTH:		
I	Optimal capacity		
	Optimal Quay Capacity		
(a)	Share of capacity of different cargo items		
	Percentage share of capacity of Coal & Other Dry Bulk cargo (S1)	72.42%	72.42%
	Percentage share of capacity of Iron Ore (S2)	27.58%	27.58%
(b)	Handling rate of Vessels		
	Handling rate of vessels carrying Coal & Other Dry Bulk cargo (P1)	17025	20000
	Handling rate of vessels carrying Iron Ore (P2)	17025	20000
(c)	Optimal Capacity of one Berth = $0.7 * ((S1 * P1) + (S2 * P2)) / 365$	4349888	5110008
	Optimal Capacity of one Berth in million tonnes / annum	4.35	5.11
II	Capital Cost		
A.	Cargo Handling Activity		
	(i). Civil Cost (average cost per berth)		
	- Approach Trestle	103.20	103.20
	- Approach Road	1.43	1.43
	- Hardening of stack yard	20.70	20.70
	- Development of paverblock siding	2.93	2.93
	- Railway track at Marshalling yard	2.25	2.25
	- Development of one ballasted reclaimer track	2.00	2.00
	- Compound wall/ fencing	1.01	1.01
	- Construction of transfer tower/ drive house	0.10	0.10
	- Conveyor Trestle	4.05	4.05
	- Soil Investigation, Project supervision, detailed engineering	9.64	9.64
	- Contingencies	4.42	4.42
	- Works Contract tax	5.89	5.89
	- Miscellaneous cost @ 5%	7.88	7.88
	Total	165.50	165.60
	(ii). Equipment Cost per berth		
	- 100 tonne Mobile Harbour Crane (2 nos.)	46.49	45.67
	- 20 tonne Dumper trucks (25 nos.)	5.00	5.95
	- Front end loaders (12 nos.)	12.95	11.48
	- Reclaimer (1 no.)	16.21	18.21
	- Conveyor (500 to 600 metres)	7.76	7.76
	- Dozer (2 nos.)	3.82	4.13
	- Poldain (Excavators) (3 nos.)	5.40	5.51
	- Road Weigh Bridge (1 no. each)	0.21	0.21
	- Transformers, electrical cable, 24 nos. high mast towers	3.78	3.78
	- Project supervision	0.56	0.56
	- Contingencies	3.07	3.04
	- Works Contract tax	0.17	0.17
	- Miscellaneous cost @ 5%	5.27	5.22
	Total	110.68	109.68
	Total Capital Cost for Handling Activity (i + ii)	276.19	275.18
B.	Berth Hire Activity		
	- Construction of berth		
	- Cost of dredging	79.20	79.20
	- Soil Investigation, Project supervision, detailed engineering	2.50	2.50
	- Contingencies	5.72	5.72
	- Works Contract tax	2.62	2.62
	- Miscellaneous cost @ 5%	3.50	3.50
	Total capital cost for Berth hire Activity	4.68	4.68
	Total Capital Cost (A + B)	374.40	373.40

III Operating Cost for Cargo Handling Activity		₹ in crores	
(a). Power cost			
- Illumination		1.03	1.03
(KOPT - 2.4 lakh units/annum/hectare for 1.2 hectares for iron ore & 6.76 hectares for coal @ Rs.5.38 per unit) (TAMP - 2.4 lakh units/annum/hectare for 1.2 hectares for iron ore & 6.76 hectares for coal @ Rs.5.38 per unit)			
- Reclaimer		0.53	0.62
(KOPT - 300 units/ hour/ reclaimer * Rs.5.38 per unit * 3272 hours pa for 1 Reclaimer) (TAMP - 300 units/ hour/ reclaimer * Rs.5.38 per unit * 3853 hours pa for 1 Reclaimer)			
(b). Fuel Cost			
- Harbour Mobile Crane		2.66	3.32
(KOPT - 70 ltrs/ hour/ crane * Rs.43.74 per litre * 4350 hours pa * 2 HMC) (TAMP - 70 ltrs/ hour/ crane * Rs.43.74 per litre * 5427 hours pa * 2 HMC)			
- Dumpers		2.82	2.95
(KOPT - 4 ltrs/ hour/ truck * Rs.43.74 per litre * 8450 hours pa * 25 trucks) (TAMP - 4 ltrs/ hour/ truck * Rs.43.74 per litre * 6734 hours pa * 25 Trucks)			
- Pay Loaders		3.34	3.34
(KOPT - 12 ltrs/ hour/ loader * Rs.43.74 per litre * 5305 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 ltrs/ hour/ loader * Rs.43.74 per litre * 5305 hours pa * 12 pay loaders)			
- Dozer		0.66	0.69
(KOPT - 12 ltrs/ hour/ dozer * Rs.43.74 per litre * 8300 hours pa * 2 dozers) (TAMP - 12 ltrs/ hour/ dozer * Rs.43.74 per litre * 6602 hours pa * 2 dozers)			
- Excavators (Poolain)		0.99	1.04
(KOPT - 12 ltrs/ hour/ excavator * Rs.43.74 per litre * 6300 hours pa * 3 excavators) (TAMP - 12 ltrs/ hour/ excavator * Rs.43.74 per litre * 6602 hours pa * 3 excavators)			
(c). Repair & Maintenance			
- Civil Assets (1% on civil work)		1.66	1.68
- Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost)		5.53	5.48
(d). Insurance (1% on Gross fixed assets)		2.76	2.75
(e). Depreciation			
- Civil Work @ 3.34%		5.53	5.53
- Mechanical Work @ 10.34%		11.44	11.34
(f). License Fee		2.11	2.12
(g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)		13.81	13.76
Total Operating Cost		54.88	55.63
IV Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity			
A. Estimated Revenue Requirement			
(i). Total Operating Cost		54.88	55.63
(b). Return on capital Employed @ 16%		44.18	44.02
(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity		99.06	99.65
(ii). Apportionment of Revenue Requirement			
(a). Cargo Handling Charges (90% of ARR)		89.15	89.69
(b). Storage Charges (5% of ARR)		4.95	4.98
(c). Miscellaneous Charge (5% of ARR)		4.95	4.98
(d). Total Revenue requirement from cargo handling activity		99.06	99.65
(iii). Cargo Handling charge			
(a). Cargo Handling Charge			
- Revenue Requirement (₹ in crores)		89.15	89.69
- Capacity (Lakh Tonnes per annum)		43.50	51.10
- Per Tonne rate for handling of Iron Ore		199.02	180.75
- Per Tonne rate for handling of Coal & Other dry bulk cargo		215.85	188.75
- Per Tonne rate for handling of coastal Coal & Other dry bulk cargo		129.61	108.45
(b). Storage Charge			
- Revenue Requirement (₹ in crores)		4.95	4.98
- % of Cargo to attract storage charge			
- Coal & Dry Bulk cargo Import		25.00%	25.00%
- Iron Ore Export		25.00%	25.00%
- Capacity of cargo to attract storage charge (lakh tonnes)			
- Coal & Dry Bulk cargo Import		7.88	9.25
- Iron Ore Export		3.00	3.52
(i) Storage Charge (beyond the free period) for Coal & Dry Bulk Cargo		Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
- Free period		5 days	5 days
- First five days		8.80	3.95
- 6th day to 10th day		12.80	5.92
- 11th day onwards		18.00	7.98
(ii) Storage Charge (beyond the free period) for Iron Ore		Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
- Free period		15 days	15 days
- First five days		8.80	3.95
- 6th day to 10th day		12.00	5.92
- 11th day onwards		18.88	7.90
(c). Miscellaneous Charge			
- Revenue Requirement (₹ in lakhs)		4.95	4.98
- Capacity (Lakh Tonnes per annum)		43.50	51.10
- Miscellaneous Charge for Coal & Other dry bulk cargo (₹ per tonne)		11.51	9.76
- Miscellaneous Charge for Iron ore (₹ per tonne)		11.06	9.76

B. BERTH HIRE CHARGES			
(i)	Revenue Requirement	₹ in lakhs	
(a)	Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	0.98	0.98
(b)	Depreciation	3.28	3.28
(c)	Insurance (1% on total cost for berth hire service)	0.98	0.98
	Subtotal (i)	5.24	5.24
(b)	Return on capital Employed @ 16%	16.71	16.71
	Total Revenue requirement from Berthing services (i + ii)	20.95	20.95
	Berth hire Charge		
	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in ₹	1.100	0.950
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in ₹	6.660	0.670

Berth Hire Calculation as furnished by KOPT

Sr. No.	Particulars	Unit	Panamax Foreign Vessel	Handimax Foreign Vessel	Total
i	Ship day output				
ii	Average GRT	Tonnes/day	20000	20000	
iii	Average parcel size	Tonnes	38000	22000	
iv	Tonnage expected to be handled	Tonnes	42000	30000	
v	Average no. of berth days (iv / i)	Tonnes	3045000	1305000	4350000
vi	No. of berth hours (24 x (v))	Days	152.25	65.25	217.5
vii	Additional hours towards waiting time (8 x (vi))	Hours	3854	1566	5220
viii	Expected number of vessels (iv / iii)	Hours	435	261	696
ix	Total GRT hours ((v * (vi + vii)))	Nos.	72.5	43.5	116
x	Revenue Requirement	GRT hours	155382000	40194000	195576000
					20.95
	Berth hire - foreign going vessel				20.95
	Berth hire - coastal vessel				1.100
					0.660

Berth Hire Calculation as per TAMP Estimates

Sr. No.	Particulars	Unit	Panamax Foreign Vessel	Handimax Foreign Vessel	Total
i	Ship day output				
ii	Average GRT	Tonnes/day	20000	20000	
iii	Average parcel size	Tonnes	38000	22000	
iv	Tonnage expected to be handled	Tonnes	42000	30000	
v	Average no. of berth days (iv / i)	Tonnes	3577000	1533000	5110000
vi	No. of berth hours (24 x (v))	Days	179	77	256
vii	Additional hours towards waiting time (6 x (vi))	Hours	4292	1840	6132
viii	Expected number of vessels (iv / iii)	Hours	511	307	818
ix	Total GRT hours ((v * (vi + vii)))	Nos.	85	51	136
x	Revenue Requirement	GRT hours	182529200	47216400	229745600
					20.95
	Working for foreign vessel 90% and coastal vessel 10%				
	$229745600 \times 90\% \times x + 229745600 \times 10\% \times 0.6x =$				20.95
	$206771040x + 22974560 \times 0.6x =$				20.95
	$x = \text{Foreign going vessel rate}$				0.950
	Coastal vessel Rate = $0.6 \times \text{foreign going vessel rate}$				0.570

ANNEX - I (b)

UPFRONT TARIFF CALCULATION FOR THE MECHANISED BERTHS AT HALDIA DOCK - II (NORTH) AND HALDIA DOCK - II (SOUTH) OF KOLKATA PORT TRUST.

Sr. No.	Particulars	₹ in crores	
		Updated Estimates furnished by KOPT	Estimates modified by TAMP
	MECHANISED BERTHS:		
I	Optimal capacity		
	Optimal Quay Capacity		
(a)	Share of capacity of different Vessels		
	Percentage share of capacity of Panamax Vessels (S1)	70.00%	70.00%
	Percentage share of capacity of Handymax Vessels (S2)	30.00%	30.00%
(b)	Shipday Output of Vessels		
	- Handling rate of Panamax vessels (P1)	20700	28000
	- Handling rate of Handymax vessels (P2)	20700	20700
(c)	Optimal Quay Capacity of one Berth = $0.7 * ((S1 * P1) + (S2 * P2)) * 365$	5288850	6594455
	Optimal Yard Capacity		
	Area of yard made available by the port for development in Sq. metres (A)	98861	98861
	Percentage of total yard that could be used for stacking (U)	50.57%	63.50%
	Quantity that could be stacked per sq.m of area (Q)	5	5
	Turnover Ratio (T)	30	30
	Optimal Yard Capacity of one Berth = $0.7 * A * U * Q * T$	5249371	6591557
	Optimal Capacity of one Berth in million tonnes / annum	5.25	6.59
II	Capital Cost		
A.	Cargo Handling Activity		
	(i). Civil Cost (average cost per berth)		
	- Approach Trestle	49.00	49.00
	- Concrete Conveyor Trestle from jetty on land	3.94	3.94
	- Construction of transfer tower/ drive houses	0.40	0.40
	- Hardening of sick yard	13.10	13.10
	- Stacker & Reclaimer tracks	8.88	8.88
	- Concrete Conveyor Trestle from stackyard to wagon loading platform	9.40	9.40
	- Wagon loading platform with wagon loader tracks	2.88	2.88
	- Service roads	1.07	1.07
	- Miscellaneous Buildings	5.25	5.25
	- Laying of railway tracks for wagon loading	2.10	2.10
	- Compound wall fencing	1.08	1.08
	- Soil investigation, Project supervision, detailed engineering	6.80	6.80
	- Contingencies	3.12	3.12
	- Works Contract tax	4.16	4.16
	- Miscellaneous cost @ 5%	5.56	5.56
	Total	116.73	116.73
	(ii). Equipmant Cost per berth		
	- Grab Unloader (2 nos.)	92.65	92.13
	- Conveyor (7500 metres)	104.87	104.87
	- Stackers (2 nos.)	27.80	27.64
	- Bucket Wheel Reclaimer (1 no.)	16.21	16.13
	- Wagon Loader (1 no.)	13.32	12.74
	- Dozer (2 nos.)	3.82	4.13
	- 5 cum Pay Loaders (3 nos.)	3.24	3.30
	- Railway Weigh Bridge (1 no. each)	0.21	0.30
	- Electrical works	17.25	17.25
	- Project supervision	3.33	3.32
	- Contingencies	8.48	8.45
	- Works Contract tax	1.00	1.00
	- Miscellaneous cost @ 5%	14.61	14.56
	Total	306.78	385.82
	Total Capital Cost for Handling Activity (i + ii)	423.52	422.55
B.	Berth Hire Activity		
	- Construction of berth	45.54	45.54
	- Cost of dredging	2.50	2.50
	- Soil investigation, Project supervision, detailed engineering	3.36	3.36
	- Contingencies	1.54	1.54
	- Works Contract tax	2.06	2.06
	- Miscellaneous cost @ 5%	2.75	2.75
	Total capital cost for Berth hire Activity	57.75	57.75
	Total Capital Cost (A + B)	481.27	480.30

III Operating Cost for Cargo Handling Activity		₹ in crores	
(a). Power cost			
(KOPT - 1.4 units per tonne @ Rs. 5.38 per unit)			
TAMP - 1.4 units per tonne @ Rs. 5.38 per unit)		3.95	4.97
(b). Repair & Maintenance			
- Civil Assets (1% on civil work)			
- Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on equipment cost)		1.17	1.17
(c). Insurance (1% on Gross fixed assets)		21.47	21.41
(d). Depreciation		4.24	4.23
- Civil Work @ 3.34%			
- Mechanical Work @ 10.34%		3.90	3.90
(e). License Fee		31.72	31.62
(f). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)		1.70	1.71
		21.18	21.13
Total Operating Cost		89.33	90.13
IV Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity			
A.			
(i). Estimated Revenue Requirement			
(a). Total Operating Cost			
(b). Return on capital Employed @ 16%		89.33	90.13
(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity		67.75	67.60
		157.08	157.73
(ii). Apportionment of Revenue Requirement			
(a). Cargo Handling Charges (98% of ARR)			
(b). Storage Charges (1% of ARR)		153.94	154.57
(c). Miscellaneous Charge (1% of ARR)		1.57	1.58
(d). Total Revenue requirement from cargo handling activity		1.57	1.58
		157.08	157.73
(iii). Cargo Handling charge			
(a). Cargo Handling Charge			
- Revenue Requirement (₹ in crores)			
- Capacity (Lakh Tonnes per annum)		153.94	154.57
- Per Tonne rate for handling of Coal (foreign)		52.49	65.94
- Per Tonne rate for handling of Coal (Coastal)		305.45	244.16
		183.27	185.16
(b). Storage Charge			
- Revenue Requirement (₹ in crores)			
- % of Cargo to attract storage charge		1.57	1.58
- Capacity of cargo to attract storage charge (lakh tonnes)		15%	15%
		787500	787500
Storage Charge (beyond the free period)			
		Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
- Free period			
- First five days		6 days	6 days
- 6th day to 10th day		4.00	0.98
- 11th day onwards		6.00	1.47
		8.00	1.96
(c). Miscellaneous Charge			
- Revenue Requirement (₹ in lakhs)			
- Capacity (Lakh Tonnes per annum)		1.57	1.58
- Miscellaneous Charge (₹ per tonne)		52.49	65.94
		2.99	2.39

B. BERTH HIRE CHARGES		₹ in lakhs	
(i). Revenue Requirement		0.58	0.58
(a). Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)		1.93	1.93
(b). Depreciation		0.58	0.58
(c). Insurance (1% on total cost for berth hire service)		3.08	3.08
	Subtotal (i)	9.24	9.24
(ii). Return on capital Employed @ 16%		12.32	12.32
Total Revenue requirement from Berthing services (i + ii)			
Berth hire Charge		0.640	0.548
Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in ₹		0.384	0.329
Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in ₹			

Berth Hire Calculation as furnished by KOPT

Sr. No.	Particulars	Unit	Panamax Foreign Vessel	Handimax Foreign Vessel	Total
i	Ship day output	Tonnes/day	24000	24000	
ii	Average GRT	Tonnes	38000	22000	
iii	Average parcel size	Tonnes	42000	30000	
iv	Tonnage expected to be handled	Tonnes	3675000	1575000	5250000
v	Average no. of berth days (iv / i)	Days	153.1	65.6	218.75
vi	No. of berth hours (24 x (v))	Hours	3675	1575	5250
vii	Additional hours towards waiting time (6 x (viii))	Hours	525	315	840
viii	Expected number of vessels (iv / iii)	Nos	88	53	140
ix	Total GRT hours (ii * (vi + vii))	GRT hours	159600000	41580000	201180000
x	Revenue Requirement				12.32
					12.32
					0.64
	Berth hire - foreign going vessel				0.38
	Berth hire - coastal vessel				

Berth Hire Calculation as per TAMP Estimates

Sr. No.	Particulars	Unit	Panamax Foreign Vessel	Handimax Foreign Vessel	Total
i	Ship day output	Tonnes/day	26000	20700	
ii	Average GRT	Tonnes	38000	22000	
iii	Average parcel size	Tonnes	42000	30000	
iv	Tonnage expected to be handled	Tonnes	4614090	1977467	6591557
v	Average no. of berth days (iv / i)	Days	165	96	260
vi	No. of berth hours (24 x (v))	Hours	3955	2293	6248
vii	Additional hours towards waiting time (6 x (viii))	Hours	659	395	1055
viii	Expected number of vessels (iv / iii)	Nos	110	66	176
ix	Total GRT hours (ii * (vi + vii))	GRT hours	175335421	59140597	234476018
x	Revenue Requirement				12.32
	Working for foreign vessel 90% and coastal vessel 10%				12.32
	$201180000 \times 90\% \times x + 201180000 \times 10\% \times 0.6x =$				12.32
	$181062000x + 20118000 \times 0.6x =$				0.55
	$x =$ Foreign going vessel rate				0.33
	Coastal vessel Rate = $0.6 \times$ foreign going vessel rate				

Annex - II (a)

KOLKATA PORT TRUST/ HALDIA DOCK COMPLEX**UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR MULTIPURPOSE TERMINAL FOR HANDLING IRON ORE, COAL AND OTHER DRY BULK CARGO.****S.1.1 Definitions:**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). 'Foreign Going Vessel' shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). 'Day' shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the next day.
- (iv). 'Free period' shall mean the period during which cargo is allowed storage free of demurrage and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (v). 'Per Day' shall mean a calendar day or part thereof.

S.1.2 General Principles of Assessment:

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'Coastal' or 'Foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading License can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load terminal from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge terminal.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required by her to be entitled for coastal rates.
- (iii). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Terminal Operator shall pay penal interest on delayed refunds.

- (b). The rate of penal interest will be 2 % above the Base Rate declared by the State Bank of India. The penal interest rate will apply to both the Terminal Operator and the user equally.
- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. The provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

- (iv). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, terminal operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to the terminal is ₹100/- or less.
- (v). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal Operator.
- (vi). The berth hire charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (vii). (a). The cargo related charges for all Coastal cargo, other than thermal coal and Iron ore, should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (b). For the purpose of this concession, cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/ to quay to/from storage yard including wharfage.
- (viii). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Terminal Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates, if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). Provided that the Terminal Operator should notify the public such lower rates and/ or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates, provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). In calculating the gross weight/ measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5, unit fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

S.1.3 Berth Hire

The berth hire charge shall be payable by masters/ owners/ agents of the barge and other floating craft approaching or lying alongside the berth at the following rates:

Sl. No.	Description of vessel	Rate in ₹ per hour per GRT
1.	Foreign going vessel	0.95
2.	Coastal vessel	0.57

Notes to S.1.3:

- (i). The time for the purpose of levy of the berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.
- (iv). (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
(b). The master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (v). The penal berth hire shall be equal to one day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.
'False signal' would be when the vessel signals readiness even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not being completed or such other reasons attributable to the vessel.
- (vi). In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the equipment of Terminal Operator or power failure at the Jetty or any other reasons attributable to the Terminal Operator, rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.
- (vii). Ousting priority / Priority berth Hire:
The rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines/ orders in the matter and the provisions prescribed in the Scale of Rates of Kolkata Port Trust.

S.1.4 Cargo Handling Charges:

Sl. No.	Commodity	Unit Rate in ₹ per Metric Tonne	
		Foreign	Coastal
(1)	Iron Ore	180.75	180.75
(2)	Coal (other than thermal coal) & Other Dry Bulk Cargo	180.75	108.45

Notes to S.1.4:

The Cargo handling charges prescribed above is a composite charge for:

- (a). unloading of the coal and other dry bulk cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 5 days and loading on the wagons and

- (b). unloading of the iron ore from the wagons at the stack yard, storage at the stack yard up to a free period of 15 days, transfer the cargo to the loading point at the berth and loading onto the vessel.

This composite charge includes wharfage and supply of labour and/or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

S.1.5 STORAGE CHARGES:

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as follows:

Description	Rate in Rupees per MT per Day or part thereof	
	Iron Ore	Coal (other than thermal coal) & Other dry bulk cargo
Free period	15 days	5 days
First five days after expiry of free period	3.95	3.95
6th day to 10th day after expiry of free period	5.92	5.92
From 11 th day onwards	7.90	7.90

Notes to S.5:

- Free period shall commence from the day following the day of complete discharge/ loading of cargo.
- For the purpose of free time, terminals non working days and Custom's notified holidays shall be excluded.
- Storage charge shall be payable for all days including terminals non-working days and Custom's notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the operator.

S.1.6 MISCELLANEOUS CHARGES:

Composite charge for all the miscellaneous services such as sweeping, weighment of wagons, trucks, receiving/ delivery of cargo etc., shall be levied at ₹9.75 per tonne for Iron Ore, Coal and other dry bulk cargo.

S.1.7. GENERAL NOTE TO SECTION-1.3 TO SECTION-1.6 ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex - II (b)

KOLKATA PORT TRUST/ HALDIA DOCK COMPLEX**UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR MECHANISED TERMINAL FOR HANDLING COAL.****S.1.1 Definitions:**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). 'Foreign Going Vessel' shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). 'Day' shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the next day.
- (iv). 'Free period' shall mean the period during which cargo is allowed storage free of demurrage and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (v). 'Per Day' shall mean a calendar day or part thereof.

S.1.2 General Principles of Assessment:

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'Coastal' or 'Foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading License can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load terminal from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge terminal.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required by her to be entitled for coastal rates.
- (iii). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Terminal Operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2 % above the Base Rate declared by the State Bank of India. The penal interest rate will apply to both the Terminal Operator and the user equally.

- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. The provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

- (iv). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, terminal operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to the terminal is ₹100/- or less.
- (v). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal Operator.
- (vi). The berth hire charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (vii).
 - (a). The cargo related charges for all Coastal cargo, other than thermal coal and Iron ore, should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (b). For the purpose of this concession, cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/ to quay to/from storage yard including wharfage.
- (viii).
 - (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The Terminal Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates, if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
 - (c). Provided that the Terminal Operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates, provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). In calculating the gross weight/ measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5, unit fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

S.1.3 Berth Hire

The berth hire charge shall be payable by masters/ owners/ agents of the barge and other floating craft approaching or lying alongside the berth at the following rates:

Sl. No.	Description of vessel	Rate in ₹ per hour per GRT
1.	Foreign going vessel	0.55
2.	Coastal vessel	0.33

Notes to S.1.3:

- (i). The time for the purpose of levy of the berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator,
- (iv). (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
(b). The master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (v). The penal berth hire shall be equal to one day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

'False signal' would be when the vessel signals readiness even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not being completed or such other reasons attributable to the vessel.
- (vi). In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the equipment of Terminal Operator or power failure at the Jetty or any other reasons attributable to the Terminal Operator, rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.
- (vii). Ousting priority / Priority berth Hire:

The rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines/ orders in the matter and the provisions prescribed in the Scale of Rates of Kolkata Port Trust.

S.1.4 Cargo Handling Charges:

Sl. No.	Commodity	Unit Rate in ₹ per Metric Tonne	
		Foreign	Coastal
1.	Coal (other than thermal coal)	244.16	185.16

Note to S.1.4:

The Cargo handling charges prescribed above is a composite charge for unloading of the coal (other than thermal coal) and other dry bulk cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 6 days after completion of unloading, reclaiming from stack yard and loading on the wagons. This composite charge includes wharfage and supply of labour and/ or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

S.1.5 STORAGE CHARGES:

The Storage charges for the coal (other than thermal coal) stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as follows:

Description	Rate in Rupees per MT per Day or part thereof
Free period	6 days
First five days after expiry of free period	0.98
6th day to 10th day after expiry of free period	1.47
From 11 th day onwards	1.96

Notes to S.1.5:

- (i). Free period shall commence from the day following the day of complete discharge/ loading of cargo.
- (ii). For the purpose of free time, terminals non-working days and Custom's notified holidays shall be excluded.
- (iii). Storage charge shall be payable for all days including terminals non-working days and Custom's notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iv). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the operator.

S.1.6 MISCELLANEOUS CHARGES:

Composite charge for all the miscellaneous services such as sweeping, weighing of wagons, trucks, receiving/ delivery of cargo etc., shall be levied at ₹2.39 per tonne.

S.1.7. GENERAL NOTE TO SECTION-1.3 TO SECTION-1.6 ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 50% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
